

ГОЛЬФ-КЛАССНЫЕ

» 22

PEUGEOT 308
FIAT BRAVO
VOLKSWAGEN GOLF VI
HYUNDAI i30

Спецтест
С паркета на бездорожье
» 92

Приключения дамы с собачкой
» 124

Отпуск в Абхазии
» 244

Автосалон в Сеуле
» 140

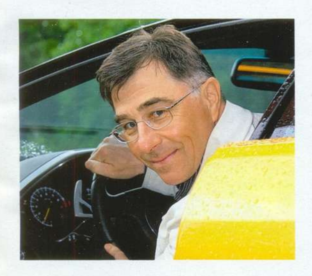
Реалии льготного кредита
» 188




«ЛАДА-ПРИОРА» ВСТРЕЧАЙТЕ УНИВЕРСАЛ
» 40

ISSN 0321-4249


9 770321 424007 09006



Так уже давно не лечат

В одном из фильмов Феллини девушку, склонную к обморокам, лечили изнурительными кровопусканиями. Похожий рецепт пришелся по нраву и нашим чиновникам. Как только российский авторынок в очередной раз падает в обморок, «мудрые» управленцы тут же хватают скальпель.
В конце весны Минпромторг опубликовал отчет, прогнозируя до конца года падение продаж новых и подержанных легковых машин на 60%, а также рост цен на «лады» до 28,2%. Есть от чего потерять сознание: на очереди «кровопускание» еще работоспособным предприятиям в виде безумных кредитов – под не очень внятные обещания вместо антикризисного плана.
Понятно, что суперльготных кредитов на всех не хватит. Поэтому уже начала разоряться созданная на подъеме последних лет отрасль автомобильных дилеров: 2 тысячи центров с персоналом до 200 тысяч человек. Это какую же надо получать прибыль, чтобы легко отдавать банкам 20–25% по кредитам, оставаясь прозрачным для налоговых органов?! А не отдашь – заберут предприятие...
Хорошо, что у нас известны не только фильмы Феллини, но и китайская медицина. Это тем более актуально, что Поднебесная вышла в мировые лидеры автомобильных продаж. Напоминаю некоторые ее рецепты.
Автомобильная отрасль получает деньги в виде кредитов под 3–5% годовых. А для поддержки потребительского спроса государство компенсирует проценты по кредиту на покупку нового автомобиля! Для жителей городов – частично, в сельской местности – полностью.
При покупке нового автомобиля налог с продаж сокращен до 5%.
Покупатели нового национального автомобиля с двигателем до 1,6 л освобождаются от уплаты транспортного налога...
И так далее. Перечень на несколько десятков страниц. В Китае, как и в развитой Европе, наработаны действенные механизмы борьбы с болезнями авторынка. Пора и нам постигать эту науку, тогда и автомобили подешевеют.

Петр Меньших



Очередное «кровопускание» для автомобильной отрасли в виде разорительных кредитов под 20–25% годовых и роста цен на «лады».



86 МОЛОДОЙ ЙЕТИ ХОЧЕТ ПОЗНАКОМИТЬСЯ
«Шкода-Йети»

34 ЧТОБ НЕ СГЛАЗИТЬ
«Мерседес-Бенц» Е-класса

60 ШЕСТОЕ ЧУВСТВО
«Фольксваген-Сирокко» и «Гольф GTI»







АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

Грузовик.* *Автобус.*

150 ФРАНЦУЗСКОЕ ПРОНИКНОВЕНИЕ
ВАЗ испытывает «Рено-Логан»





164 ТРЕТИЙ ГЛАЗ
Датчики парковки на «Форде-Фокус»



192 КУЗОВ, ПРИВОД, ДВА РЯДА
«Мицубиси-L200», «Ниссан-NP 300»



218 СТРАТЕГИЯ САМЫХ БЫСТРЫХ
Формула 1





Баварский флагман

Семейство «семерок» БМВ пополнилось моделями 760i и 760Li, у которых новые 12-цилиндровые моторы.

Вообще-то, описание новинки следовало бы начать именно с двигателя, но одна цифра так и просится вперед: этот представительский лимузин разгоняется до первой сотни за 4,6 с! А вот теперь – о том силовом агрегате, который сделал возможной столь впечатляющую динамику. Двигатель сочетает в себе непосредственный впрыск топлива под давлением 200 бар и двойной турбонаддув при необычно высокой степени сжатия – 10. С 6 л рабочего объема удается снять более полутысячи «лошадей» и 750 Н·м крутящего момента чуть ли не с оборотов минимального холостого хода. Технологически мотор необычайно продвинут: тут и бесступенчатая регулировка фаз, и алюминиевые поршни, заключенные в стальную оболочку, и болты крепления головки блока, достающие аж до картера, чтобы намертво стянуть всю конструкцию. Двигатель настолько уравновешен, что можно забыть его выключить, если не бросить взгляд на тахометр. Ради максимальной эффективности разработчики не побоялись таких экзотических решений, как масляный насос переменной производительности: он снижает нагрузку на двигатель в режиме частичной и малой мощности.

Огромный крутящий момент передается на колеса через новейшую (мировая премьера) 8-ступенчатую автоматическую коробку передач, позволяющую двигаться с большой скоростью на минимальных оборотах двигателя. Это (вдобавок к особенностям самого двигателя) позволило удержать средний расход топлива в пределах 13 л/100 км.

Разумеется, флагман по максимуму упакован всевозможными опциями, перечислить которые здесь просто нет возможности. Упомянем, пожалуй, подруливающие задние колеса, активную подвеску, систему ночного видения, активный круиз-контроль с автоматическим торможением, адаптивный головной свет.

BMW 760i

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 12/48/5972 см³; мощность – 400 кВт (544 л.с.) при 5250 об/мин; максимальный крутящий момент – 750 Н·м при 1500–5000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
заднеприводная; коробка передач – автоматическая 8-ступенчатая.

КУЗОВ:
5-местный 4-дверный; база – 3070 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 5072×1902×1473 мм; объем багажника – 500 л; снаряженная масса – 2105 кг. Шины – спереди 245/45R19, сзади 275/40R19.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
250 км/ч; разгон до 100 км/ч – 4,6 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 12,9 л/100 км.









Золотое кольцо

Уже в шестой раз (с 11 по 14 июля) состоится ралли классических автомобилей под таким названием. Мероприятие имеет высшую международную категорию и проводится под эгидой РАФ и FIVA. Это ралли собирает любителей и коллекционеров старинных и не очень (минимальный возраст – 30 лет) автомобилей со всего мира, ставших символами своей эпохи. Стартовав с Красной площади, участники проедут более 1000 км по столицам и городам Древней Руси – Москве, Ярославлю, Суздалю, Угличу, Юрьеву-Польскому, Переславлю-Залесскому, Костроме, создавая жителям каждого города незабываемую атмосферу праздника. Заодно и сами познакомятся с историческими и культурными памятниками великой Руси. «Участие в ралли «Золотое кольцо» для меня по-настоящему важное событие. Насыщенная программа, интересные спецучастки, качество судейства, удивительные города, атмосфера гонки – организаторам удается невозможное! – рассказывает Лучано Виаро, трехкратный победитель гонки «Милле Милья» и двукратный чемпион ралли «Золотое кольцо». – Поверьте, мне есть с чем сравнить. И я уверен, что в скором времени участие в ралли «Золотое кольцо» станет не только хорошим тоном, но и доброй традицией среди всех энтузиастов автоклассики».





Размером с пиксел

На кризисной волне в Европу приплыл малыш «Ниссан-Пиксо»: его базовая версия «Визиа» стоит всего 7990 евро.

Вопреки названию, созвучному элементарной частице изображения, автомобиль имеет пять дверей и четыре полноценных места. Обманывает, однако, не только имя, но и «фамилия»: по сути, это вовсе не «Ниссан», а «Сузуки-Альто», причем оба близнеца рождаются на одном и том же конвейере в Индии. Удивительно, но по воле маркетологов «Пиксо» попадает в Старый Свет почему-то изрядно (на целую тысячу евро) подешевевшим по сравнению с аналогом от «Сузуки».

Хотя предусмотрено две комплектации (кроме «Визиа», богаче оснащенная «Ацента»), выбрать мотор по вкусу не удастся: для «Пиксо» предусмотрен лишь 3-цилиндровый литровый двигатель. Впрочем, главное в данном случае не прыть, а экономичность, с которой все в полном порядке: в среднем машина расходует меньше 4,5 л/100 км и выполняет требования Евро V. А вот автомат, хотя и 4-ступенчатый, заказать можно. Правда, ценой потери 3 секунд в динамике разгона и 5 км/ч максималки.

Автомобиль предназначен в первую очередь для перевозки людей, а не чемоданов: багажник весьма скромный. К тому же в «Визиа» не складывается заднее сиденье! Зато развернуться на пятачке и втиснуться в недоступное другим место на парковке – пожалуйста: радиус разворота всего 4,5 м. При этом, однако, следует беречься выбоин, выступающих люков и трамвайных путей: подвеска «Пиксо» очень жесткая. И даже если не сломается железо, удары в полной мере ощутит плоть седоков. Остается утешиться дешевизной автомобиля с не самой «дешевой» эмблемой, а также редкими посещениями АЗС и абсолютно чистой (в смысле воздействия на экологию мегаполиса) совестью.

NISSAN PIXO

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый; число цилиндров/число клапанов/рабочий объем – 3/12/996 см^3; мощность – 50 кВт (68 л.с.) при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 90 Н·м при 3400 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

КУЗОВ:
4-местный 5-дверный; база – 2360 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 3570×1630×1470 мм; объем багажника – 129 л; снаряженная масса – 855 кг.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
155 км/ч; разгон до 100 км/ч – 14,0 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 4,4 л/100 км.



КОРОТКО

5 дополнительных вопросов предложат с ноября на экзамене по ПДД в ГИБДД за каждую из двух допустимых ошибок в 20 ответах. Экзамен же по вождению будет состоять из 12 упражнений, выполняемых в непрерывном режиме. К привычным заданиям добавят «змейку», проезд железнодорожного переезда, разгон с переключением на 10-метровой дистанции.

425 метров до 94-го этажа Шанхайского мирового финансового центра автомобиль «Порше-Панамера» преодолел в грузовом лифте, стоя почти вертикально носом вверх. Необычную транспортную операцию решили увековечить на фото для образца при возможных последующих подъемах с переворотом. Да и для рекламы не повредит.



80 лет тому назад с конвейера завода в Йоханнистале под Берлином сошел первый легковой автомобиль БМВ 3/15 PS. За три года его приобрели около 16 000 покупателей, которых совсем не смущала скромная мощность мотора – всего 15 л.с. Глядя на современные авто концерна, трудно представить, с чего все началось…



Числом или уменьем?

Шанхайская автомобильная выставка привлекла внимание к интересному факту. В то время, когда почти везде производители испытывают большие трудности, китайский рынок растет. По итогам первого квартала Китай обогнал США и был признан крупнейшим авторынком мира. На выставке в Шанхае компании «Дженерал моторс», «Форд», «Крайслер», «Фольксваген» и «Даймлер» заявили, что не поедут на осеннее автошоу в Токио.

По информации организаторов, в Шанхае состоялось 13 мировых премьер, среди которых долгожданный седан «Порше-Панамера», «Ленд-Ровер Дискавери 4», обновленный «Ауди-Q7» и удлиненный «Ауди-A4L».

Но эти цифры меркнут на фоне активности местных компаний. Так, «Джили» представила на выставке 22 новые модели, а «Чери» – 32 новинки, которые должны пойти в серию в 2009–2010 годах. Теперь у фирмы есть три дочерние марки: «Риич» (Riich) – для моделей высшего класса; «Рели» (Rely) – коммерческие авто и вседорожники), «Кэрри» (Karry) – легкие коммерческие грузовики и микроавтобусы. Бюджетные легковушки по-прежнему будут выпускать под брендом «Чери». Гвоздем ее экспозиции стали седан и хэтчбек А3 (автомобиль продается в Китае с Нового года; ориентировочный старт продаж в России – лето 2009 года).



«Чери-А3» – в конце года ожидается в России.



Пресловутый «Джили-GE», беззастенчиво заимствующий стилистические решения «Роллс-Ройса».

Электроягода

В Шанхае «Чери» анонсировала модель S18, первый электромобиль компании. Небольшой 5-дверный хэтчбек оснащен литий-ионной (LFP – железофосфатная) батареей; по данным производителя, он может проехать от 120 до 150 км и развивать до 120 км/ч. Подзарядка батареи от обычной розетки потребует 4–6 часов, а специальное зарядное устройство может сократить это время до получаса. По габаритным размерам S18 невелик: 3,60×1,59×1,53 м. Машина появится в продаже на китайском рынке в этом году за 70 тыс. юаней (10 250 долларов). Первые электромобили поступят в госучреждения. Есть планы экспорта в Латинскую Америку.

Разработки электромобилей «Чери» начала восемь лет назад, а в этом году планирует запустить в серию минимум два типа автомобилей (предположительно «Тигго» и А3) с гибридными силовыми установками.



«Чери-S18» – поддержку электромобилю обещают на государственном уровне.

КОРОТКО

9 часов заряжается от розетки батарея первого в мире серийного гибридомобиля F3DM, который начала продавать компания BYD. Машина может проехать около 100 км без помощи двигателя внутреннего сгорания. На местном рынке она стоит 149,8 тыс. юаней (21 950 долларов).

Новинка Шанхайского автосалона «Бриллианс-FSV» – попытка компании активнее заявить себя в более дешевом сегменте. Седан компактного класса с современными двигателями 1,3 и 1,5 л (лицензия «Мицубиси») будет стоить от 8800 долларов.

Известный китайский производитель грузовых автомобилей «Дунфэн» также выпускает легковые машины в сотрудничестве с «Ситроеном». Специально для китайского рынка создан «Дунфэн-Феншен» (Dongfeng Fengshen) на платформе «Ситроена». Седан с двигателем 1,6 л мощностью 105 л.с. будут предлагать по цене, эквивалентной 11 700 долларам. Дизайн автомобиля выполнен итальянским кузовным ателье «Джуджаро».

Новинка от «Чери» – модель «Фульвин 2», замена устаревшему «Амулету». Более компактный и высокий автомобиль в местных традициях представлен с кузовом седан. Несмотря на полный набор электронного оборудования и систем безопасности, цена не должна превысить 9000 долларов. В стандартной комплектации также 1,5-литровый двигатель ACTECO мощностью 107 л.с.; багажник у машины огромный.



Сбрендить можно

Китайская компания «Джили» (Geely) решила основать собственный премиум-бренд. Перспективная модельная гамма «Эмгранд» (Emgrand), показанная на автосалоне в Шанхае, выглядит весьма любопытно.

Первым в линейке будет седан EC718, производство которого начнется уже в этом году. Немного позже к нему присоединится одноплатформенный хэтчбек EC718-RV с уменьшенным задним свесом.

Оба автомобиля оснастят бензиновым двигателем 1,8 л с регулированием фаз газораспределения, аналогичным тому, что сегодня применяется на модели «Джили-Вижн». Он развивает мощность 133 л.с. и крутящий момент 165 Н·м. Впервые на «Джили» появится автоматическая коробка передач.

Более крупный седан EC825 также должен дебютировать в этом году, но его начинка пока остается загадкой. Зато достоверно известно, что мини-вэн EV825, его близнец по ходовой части, пойдет в производство в 2010 году. Третьим освоят кроссовер EX825 на той же платформе.

Два семейства легковых машин, мини-вэн и кроссовер – еще не все! Другая платформа объединит полноценный вседорожник EX925 и пикап ET925 – рамные машины с продольным расположением двигателя. О дате начала их выпуска пока не сообщается.

Есть еще и спортивное купе с дверями гильотинного типа а-ля «Ламборгини». Но это пока концепт-кар…

Сказать, что такие темпы поражают, пожалуй, недостаточно. Впрочем, уже сегодня можно признать, что в Китае умеют делать быстро и дешево. Что касается качества, местные автомобили доверия пока еще не заслужили. Но неужели все это действительно сделают? Сбрендить можно!



EX925 – перспективный вседорожник.

EC718-RV – компактный хэтчбек.

ET925 – стильный пикап.

EX825 – кроссовер на шасси большого седана.



EC825 – бизнес-класс по-китайски.



Концептуальное купе «Эмгранд» – новая торговая марка концерна «Джили».



PEUGEOT 308
1,6 л, 122 л.с., комплектация Confort Pack, 599 000 руб.

FIAT BRAVO
1,4 л, 120 л.с., 6-ступенчатый робот, комплектация Emotion, 719 000 руб.

VOLKSWAGEN GOLF
1,4 л, 122 л.с., 7-ступенчатый робот, 1 113 139 руб.

Город мечты

Его очередное явление – всегда событие. Но шестое поколение «Фольксвагена-Гольф» для России важно вдвойне, ведь модель, которую мы заполучили на тест, будут собирать в нашей стране. Как смотрится претендент на российское гражданство на фоне интернациональной команды из Европы? Михаил Гзовский отправился за ответом на полигон. Фото: Георгий Садков.

HYUNDAI I30

1,6, 122 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация Sty e, 715 900 руб.

Весна в этом году выдалась поздняя. Две из четырех машин – на зимних шинах, значит, замеры динамики придется отложить до лучших времен, положившись на заводские данные и собственные ощущения. По мощности тестируемые экземпляры подобраны почти идеально, а вот трансмиссии – на любой вкус.

ТЕХНОПАРК

Интереснее других оказался 6-ступенчатый робот ФИАТа. Первые километры порадовали: в отличие от других коробок аналогичной конструкции, фиатовская переключает передачи с несильными рывками, а задержки остаются в рамках приличий. Но чрезмерный «интеллект» и самостоятельность коробки портят все! Например, добиться переключения на ступень выше, приотпустив педаль газа, здесь не выйдет: робот упорно держит мотор на верхнем пределе оборотов. Лишь спустя несколько секунд, повинуясь лишь ему понятным аргументам, все же подтыкает желаемую передачу. Частенько терпение заканчивается раньше, дергаю рычаг сам.

А вот еще приключение. На одном из долгих светофоров надоело держать ногу на тормозе, перевел селектор в «нейтраль». Наконец-то зеленый. Что такое: включить передачу не могу! ФИАТ надписью на дисплее приборов призывает нажать и отпустить тормоз, попробовать еще раз, а сзади уже истерика клаксонов. С третьей попытки мы вроде нашли общий язык. В общем, коробка с секретом...

По контрасту с «итальянцем» «кореец» оснащен простейшим 4-ступенчатым автоматом без изысков вроде ручного режима. После ФИАТа логика почти идеальная. В городе все отлично: очень мягкие и почти незаметные переключения, отсутствие задумчивости. Но на трассе четырех передач не хватает: к 140 км/ч мотор уже давит на уши, раскрутившись до 4000 об/мин, да и экономичность страдает. Оправдаться «Хёндай» помогает лишь то, что такие скорости лежат за пределом допускаемых Правилами дорожного движения.

«Пежо» единственный в тесте с традиционной механикой, не вызывающей вопросов. Почти не вызывающей. В духе времени здесь была бы кстати еще одна ступень, экономичная. Механизм выбора передач – с размашистыми ходами рычага и не самой четкой фиксацией – типичен для «Пежо» и требует деликатного обращения. Попытка переключиться по-спортивному быстро встречает протест синхронизаторов.

Лишь «Фольксваген» исполняет все пожелания! Трансмиссия DSG с двумя сцеплениями и семью ступенями – настоящий прорыв на новый технический уровень. Тут и низкий расход топлива с разгоном на уровне механики, и переключения незаметны, и за-







К бесспорным плюсам «Браво» отнесем колоритную итальянскую внешность.

Коробке ФИАТа больше подошло бы определение «полуавтоматическая» – хвататься за рычаг порой приходится.

Кнопки противотуманных фар почему-то оказались справа на консоли, слева же красуются заглушки.

Широкие задние стойки ФИАТа – причина плохой обзорности в салонное зеркало.





держек нет. При необходимости тормозить двигателем орудую подрулевыми лепестками. Предусмотрен и спорт-режим, в котором коробка полностью реализует «верхи» мотора и оперативно спускается на передачу ниже под сброс газа. Эталон!

Что касается моторов, они делятся на два лагеря. Атмосферные «Хёндай» и «Пежо» не преподносят откровений: примерно одинаковый пик момента на 4000 об/мин и максимальная мощность при 6000 об/мин. T-Jet ФИАТа и TSI «Фольксвагена» при объеме 1,4 л способны на такое, что диву даешься. У обеих марок есть более форсированные версии, но и 120-сильные великолепны! Секрет в турбонаддуве. Са-

FIAT Bravo

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Машина пришла на смену модели «Стило», впервые показана широкой публике в Женеве два года назад. Продажи в России стартовали в 2008 году.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,4 л (90, 120 и 150 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатая механическая, 6-ступенчатая роботизированная.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Dynamic, Emotion, Sport.

ЦЕНА:
655 000–720 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Стильная внешность, отличный турбомотор, удачный дизайн салона.

– Далекая от спорта управляемость, тесный задний диван, малый дорожный просвет.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА



полная оценка по категориям в конце статьи

FIAT Bravo – эмоционален, запоминается дизайном, но с точки зрения практичности и управляемости не готов на равных бороться с конкурентами.





«Забеги» по различным покрытиям выявили слабую звукоизоляцию днища и колесных арок «Хёндай».

Отключать систему стабилизации лишний раз не хочется: спортивности в поведении i30 немного.

Приятная мелочь – возможность слушать музыку с внешних носителей.

Наблюдательные наверняка заметят стилистическое сходство i30 с моделью одного из немецких концернов.

Hyundai i30

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель, технически близкая к «КИА-Сид», представлена в марте 2007 года в Женеве; в 2008-м линейку кузовов дополнил универсал i30 SW.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4; 1,6 и 2,0 л (109, 122 и 143 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Classic, Comfort, Style.

ЦЕНА: 530 900–715 900 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Просторный задний диван, солидный дорожный просвет.

– Высокий уровень шума, посредственная управляемость, скромная динамика.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА 7,9 (полная оценка по категориям в конце статьи)

Hyundai i30 – автомобиль с претензией на современные стиль и отделку. Но до эталонного уровня материалов и инженерии ему далеко.

мое сильное впечатление – ускорение с низких оборотов. Похожие ощущения дарят разве что 2-литровые дизели или бензиновые атмосферники старой школы. Какой подхват, какой полет!

Но «Фольксваген» с диапазоном момента от 1500 до 4000 об/мин все же лучше, чем ФИАТ с потоком ньютонметров на 4200 оборотах.



МАРШРУТЫ ОБЪЕЗДА

Рванем на горную дорогу? ФИАТ, передавая на руль грубую фактуру полигонского асфальта, стремится держать траекторию. Но это удается ему посредственно, даже с поправкой на сезонность шин. Руль откровенно женственен и даже не пытается вступить с вами в диалог. Он инфантильно



В отличие от комплектации «Спорт», в менее дорогой версии «Браво» приборы читаются гораздо лучше.

Водительскому сиденью ФИАТа для комфорта не хватает длины подушки, а для спорта – поддержек.

Голубая подсветка не лучшее решение с точки зрения как информативности, так и комфорта для глаз.

Интерьер «Хёндай» не блещет дизайнерскими находками, к тому же пластики жестче, чем у остальных.

К приборам «Пежо» придерутся лишь те, кто привык к четной оцифровке спидометра.

Для невысоких водителей такие зеркала оказываются слишком близко – приходится крутить головой.

Даже при большом желании найти изъян в приборах «Фольксвагена» сложно. Впрочем, не помешала бы русификация.

Лаконичный стиль, дорогая отделка и безупречная эргономика – это «Гольф».



В ФИАТе за рослым водителем тесно даже двоим, третьему помешает высокий тоннель пола.



Наши замеры показали: багажник ФИАТа скромен по литражу и по высоте проема.

Для размещения сзади трех пассажиров «Хёндай» приспособлен лучше всех: здесь больше места в ногах и в плечах.



«Хёндай» делит с ФИАТом последнее место по объему багажного отделения, но проем у корейской машины больше.



Ощущение простора в «Пежо» достигается благодаря высокой крыше.



«Триста восьмой» в объеме багажного отделения уступает лишь «Гольфу».



Ширина салона «Гольфа» в задней части меньше, чем у конкурентов, а среднему пассажиру мешает массивный туннель.



«Фольксваген» – единственное в тесте авто, чье заднее сиденье раскладывается в один заход.

легок – что уж говорить про режим City, в котором благодаря усердию электроусилителя крутануть баранку вокруг оси не сможет разве что младенец.

Хуже, что рулевое управление не согласовано с подвесками. Несмотря на среднюю плавность хода, подвеску трудно назвать спортивной. Заноса задней оси при входе в поворот без тяги и прочих «прелестей» у «Браво» в избытке. Стоит ли отключать систему стабилизации? Попробовали: ESP срабатывает порой не в тот момент, когда ждешь, а тут еще строптивый робот с самостоятельными решениями… В общем, помощь от электроники принимаешь без особой благодарности.

С i30 история немного другая. Руль хотя и передает информацию об угле поворота колес, но велики крены. Ранний занос в ультимативной форме прерывает ESP: предел, дальше идти не стоит! «Хёндай» иллюстрирует типичный для некоторых компаний подход к доводке управляемости. Зачем вкладываться в шлифовку характеристик шасси, если в ситуациях, близких к экстремальным, проще одернуть автомобиль электроникой? Что же, резон в этом есть...

В который раз преподносит сюрприз «Пежо». На пешеходной скорости «француз» кажется довольно нежным из-за малого усилия на руле и звучно срабатывающей на кочках подвески. Удивительно, но, разогнавшись как следует, машина демонстрирует большую собранность и выносливость, траекторные рысканья почти отсутствуют. Хотя усилие на руле меньше, чем в i30, «триста восьмой» гораздо понятнее, причем и на змейке. На тестовой машине не установлена ESP, однако ее ведешь не в пример увереннее, чем «корейца» и тем более «итальянца». Грань, за которой «Пежо» закидывает корму, хорошо чувствуешь, и «отловить» машину не составляет особого труда.

Но все достижения «Пежо» меркнут, стоит пришпорить «Гольф». Последние крохи неуверенности пропадают уже через несколько минут. Сочный, наливающийся усилием с ростом скорости руль повинуется любому капризу водителя, будь то объезд микроскопической ямки или размашистый заход в поворот. На провокационный сброс газа «Гольф» отвечает равномерным, без намека на истерику скольжением всеми четырьмя колесами наружу поворота, которое легко погасить, добавив тяги.

Великолепны и тормоза: педаль в меру длинноходна и позволяет очень





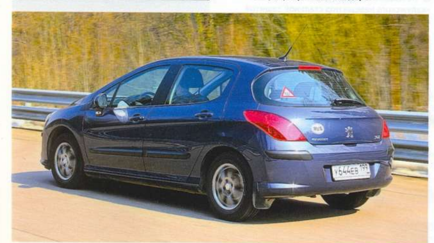


«Пежо» порадовал повышающейся пропорционально скорости плавностью хода.

Механическая коробка «Пежо» не терпит панибратства, отвечая на чрезмерно быстрые переключения хрустом синхронизаторов.

В качестве отделки салона французская машина уступает лишь «Гольфу».

Французская машина стоически выдерживает все удары российских дорог.



Peugeot 308

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Представлен на суд публики в 2007 году, спустя несколько месяцев модельный ряд пополнил универсал SW.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,6 л (120, 140 и 150 л.с.).

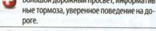
КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-, 6-ступенчатая механические, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Confort Pack, Premium, Premium Pack.

ЦЕНА:
599 000–742 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Большой дорожный просвет, информативные тормоза, уверенное поведение на дороге.



Специфическое расположение наружных зеркал и посадка за рулем, посредственная избирательность коробки передач.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,1** полная оценка по категориям в конце статьи



Peugeot 308 – обладатель сбалансированного характера и французского шарма, в нем сочетаются хорошая плавность хода и послушность водителю.

точно дозировать усилие, ABS срабатывает мягко и эффективно. На втором месте в тормозных дисциплинах «Пежо», которому чуть не хватает немецкой точности. «Хёндай» огорчил малым ходом педали, а ФИАТ заставлял водителя и пассажиров кивать на последней стадии торможения.

СПАЛЬНЫЙ РАЙОН

Устраивайтесь поудобнее! ФИАТ – удивительный, яркий, эклектичный, а потому запоминающийся. В нем сочетаются совершенно, казалось бы, несовместимые линии и фактуры. Изогнутая, отделанная в гоночном «углепластиковом» духе панель с логотипом Bravo, почти





«Фольксваген» продемонстрировал не только лучшую плавность хода, но и великолепную управляемость.

Коробка DSG на сегодняшний день – лучшая среди роботизированных трансмиссий.

При включении задней передачи эмблема на крышке багажника поворачивается, приоткрывая видеокамеру.

По нашим замерам, дорожный просвет «калужского немца» под стальной защитой составляет достойные 145 мм.





Volkswagen Golf

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Дебютировал весной 2009 года. Небольшая задержка с выходом на российский рынок связана с началом производства на заводе в Калуге.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,4; 1,6 л (80, 102, 122, 160 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-, 6-ступенчатая механические, 7-ступенчатая роботизированная.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
индивидуальные.

ЦЕНА:
от 590 603 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Отменное водительское сиденье, эргономика и обзор, великолепная динамика и тормоза.

− Не самый просторный для троих задних пассажиров салон.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,8** полная оценка по категориям в конце статьи

Volkswagen Golf – очередная высокая планка для конкурентов, дотянуться до которой им будет непросто.



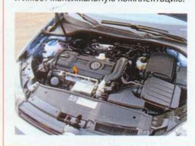
гоночный руль – и при этом мягкие сиденья, дешевые обивки дверей. Жаль, художникам удалось гораздо больше, чем технологам. Вероятно, по этой же причине ФИАТ оказался самым тесным для пассажиров второго ряда. Салон поджимает в плечах, удобно усесться за рослым водителем невозможно.

Если для вас важно, чтобы во втором ряду могли ехать трое взрослых, берите «Хёндай»: здесь довольно места и в длину, и в ширину да и процедура посадки проще.

В отличие от ФИАТа, «кореец» смотрится по-европейски строго. Ничего удивительного – модель делали с та-

ЗА КАЛУЖСКОЙ ЗАСТАВОЙ

«Гольф» с турбомотором производить в Калуге не будут. Российские машины планируют оснащать двигателем объемом 1,6 л, механической или 7-ступенчатой роботизированной коробками. Цена на российский «Гольф» стартует с отметки 590 603 руб. Тестовый автомобиль выпущен в Германии и имеет максимальную комплектацию.



ким расчетом. Но вот незадача: на вид i30 дороже, чем на ощупь. Радует лишь перфорированная кожа на дверях и сиденьях. Многообещающий профиль жестких кресел на деле отказывается удерживать водителя. Обрамление центральной консоли – из дешевой пластмассы.

Другое дело «Пежо»! Здесь сразу понимаешь, кто моду создает, а кто лишь пытается за ней угнаться. Солидная передняя панель с хромированными нимбами дефлекторов вентиляции вместе с тем производит впечатление воздушности. Салон полон света и оттого кажется даже просторнее, чем на самом деле. Конечно, «француз» не безгрешен. Например, руль установлен поавтобусному отлого, добраться до регулировки наклона спинки через узкую щель между сиденьем и дверью нелегко. По части удобства для задних пассажиров он немного, но все же уступает i30. Здесь меньше простора для коленей, правда, над головой никаких помех.

«Фольксваген» в очередной раз заставляет поверить в магию. Как этот довольно скромный внешне да и внутренне автомобиль способен быть таким универсальным? Как удалось наполнить салон неповторимым немецким ароматом зажиточности? Сколько человеко-часов потрачено на то, чтобы через секунду вы уже не сомневались – эти цепкие и одновременно удобные в дальних поездках сиденья лучшие в классе. Материалы отделки в шестом поколении еще ближе к «Ауди». Пожалуй, для «Гольфа» есть лишь одно противопоказание – он удобен только для четверых.

Плотно сбитая подвеска, как ни странно, оказалась и наиболее комфортной, причем на любой скорости и независимо от типа покрытия. «Гольф»

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

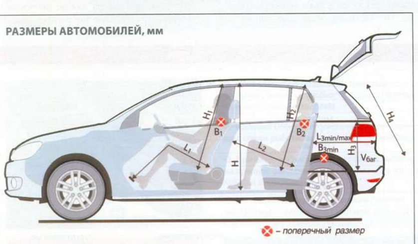
Общие данные	FIAT BRAVO	HYUNDAI i30	PEUGEOT 308	VW GOLF
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4336/1792/1498	4245/1775/1480	4276/1815/ 1498	4204/1759/1513
база	2600	2650	2608	2578
колея спереди/сзади	1538/1532	1546/1544	1526/1521	1540/1518
Объем багажника, л	400/1175	340/1250	348/1200	350/1305
Радиус поворота, м	5,2	5,1	5,4	5,4
Масса снаряженная/полная, кг	1260/1770	1313/1740	1275/1800	1226/1840
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,6	12,1	10,8	9,4
Максимальная скорость, км/ч	197	188	197	195
Топливо/запас топлива, л	А95/58	А95/53	А95/60	А95/55
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный цикл	5,6/8,7/6,7	5,7/9,0/6,9	5,2/9,3/6,7	4,9/7,7/5,9
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см³	1368	1591	1598	1390
Степень сжатия	9,8	10,5	11,0	10,0
Мощность, кВт/л. с.	88/120 при 5000 об/мин	90/122 при 6200 об/мин	90/122 при 6000 об/мин	90/122 при 5000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	206 при 1750 об/мин	154 при 4200 об/мин	160 при 4250 об/мин	200 при 1500–4000 об/мин
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	А6	А4	М5	А7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	3,82/2,16/1,48/1,07/0,88/0,74 /– /3,55	2,92/1,55/1,00/0,71/–/–/–/2,48	3,45/1,87/1,29/0,95/0,74 /–/–/3,58	3,77/2,27/1,53/1,12/1,18/0,95/0,80/4,17
Главная передача	3,94	4,62	4,76	4,44/3,23/4,18*
Ходовая часть				
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка	многорычажная	упругая поперечная балка	многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	205/55R16	205/55R16	195/65R15	205/55R16

I–IV передача/V–VII передача/передача заднего хода.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики				
Снаряженная масса, кг	1398	1274	1325	1386
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	860 (61,5)/538 (38,5)	776 (60,9)/498 (39,1)	809 (61,1)/516 (38,9)	862 (62,2)/524 (37,8)
Дорожный просвет, мм	110	155	155	145

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$L_{3min/max}$	B_{3min}	H_3	H_4	$V_{баг.}$, л
FIAT BRAVO	955–1155	580–800	1185	1015	950	1410	1370	795/1330	1025	580	655	300
HYUNDAI i30	965–1135	635–870	1225	1010	955	1400	1365	765/1425	1040	540	770	300
PEUGEOT 308	975–1165	600–835	1215	1060	980	1420	1365	830/1485	1050	540	735	316
VW GOLF	970–1195	575–830	1190	1040	960	1390	1335	665/1335	1020	450	745	340

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
FIAT BRAVO	8	7	7	8	7	8	8	7	7	8	8	7	7	8	8	7,5
HYUNDAI i30	8	8	8	8	9	8	7	8	7	7	8	8	9	8	7	7,9
PEUGEOT 308	8	8	7	8	8	8	8	9	8	8	9	8	9	8	7	8,1
VW GOLF	10	9	9	8	8	9	9	9	9	9	9	9	9	8	8	8,8

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

также безусловный лидер по части звукоизоляции: это относится в равной степени и к шуму от качения шин, и к мотору, и к аэродинамике.

Да, «немец» оказался почти безупречным продуктом, с которым не хочется расставаться. Когда за машиной, к тому времени еще не стоявшей на учете, приехал эвакуатор, чтобы отвезти ее с полигона к дилеру, провожать «Фольксваген» вышла вся наша команда, включая фотографа. Но мы не прощаемся, «Гольф»!

***

Предвижу, что на защиту каждой из моделей встанет немало поклонников. Так и должно быть! Одним импонирует богемный стиль Парижа или обожженный солнцем чуть неряшливый Рим. Других притягивает загадочный, экзотический дух Сеула. Кто-то предпочтет слишком правильный и оттого скучноватый, но вылизанный Берлин. Вдобавок многое зависит от того, приехали вы по турпутевке на неделю или собираетесь обосноваться в городе мечты надолго. **ЗР**



Михаил Гзовский: «Безоговорочная победа лишь подогрела интерес к лидеру. Надеюсь, вскоре представится возможность натравить на «Гольф» еще несколько ярких представителей класса, названного в его честь».

Чтоб не сглазить

Он смотрит на меня незнакомыми угловатыми фарами-глазами... С автомобилем, призванным вновь стать законодателем мод в классе, беседовал Сергей Канунников. Фото автора и «Мерседес-Бенц».



Мы сразу нашли общий язык. Внешняя строгость, даже чопорность не то чтобы обманчивы, но взаимопониманию не мешают. Он согласился отвечать даже на не очень приятные вопросы...

– Уважаемый «Мерседес-Бенц»! Конечно, ваших родителей нельзя не похвалить за смелость. Но ваша внешность – более резкие, граненые линии, не вполне традиционная панель приборов и, конечно же, отсутствие привычных и любимых круглых фар – уже дала повод к острословию и критике. Зачем рисковать?

– Уверяю, те, кто спроектировал меня таким, прекрасно понимали, что делают. Критика, скепсис? В истории «Мерседес-Бенца» это не новость. Поводом служили и вертикальные фары, которые вскоре стали фирменной и очень любимой чертой. Затем фары стали горизонтальными, а силуэт кузова более приземистым – к всеобщему изумлению. Еще через несколько лет все снова удивлялись круглым фарам... То, что вчера считали просчетом, ошибкой, превращалось в фирменный стиль. Однако временами нужны пусть не революционные, но все же значительные перемены – они привлекут новых, в том числе более молодых, покупателей. По крайней мере должны привлечь...

– Но как раз им оригинальных черт внешности и интерьера, несомненно, будет мало. Чем еще вы способны удивить?

– Не то чтобы удивить... Не ищите во мне каких-то сенсационных откровений. Хотя, конечно, есть не только все, что необходимо автомобилю такого класса, но и оснащение, характерное для еще более дорогих и престижных моделей. Всего не перечислить. Вы ведь уже опробовали сиденья, отменные даже в относительно недорогом «Мерседес-Бенце E 220 CDI». Передние кресла – с регулировками, как всегда, на дверях, с подогревом и вентиляцией. А вот и новинка: благодаря электроприводу боковины передних сидений надежно, но ненавязчиво подпирают тело в поворотах, дабы оно не сползало с «фигуристых» кожаных кресел. Поначалу непривычно, но, согласитесь, удобно. Небесполезно и оповещение води-



ЧТО, ПОЧЕМ, КОГДА

Продажи седанов Е-класса уже стартовали. Пока к нам поставляют версию Е 300 (на ней, по сути, тот же мотор, что прежде стоял на Е 280) стоимостью от 45 900 евро (увы, нынешняя ситуация, как и можно было ожидать, вновь подвигла производителей ориентировать нас в ценах в европейской валюте, хотя продают авто за рубли), а также Е 350 и Е 500 по цене от 50 900 и 68 500 евро соответственно. Самая демократичная комплектация называется теперь не Classic, a Standart. Elegance и Avantgarde – остались. Как и прежде, предлагается так называемая «особая серия» – с более богатым набором опций, обходящимся дешевле «оптом», нежели «в розницу». Для Е 500 – лишь индивидуальные комплектации. С июля будут продавать версии Е 200 и Е 250 с индексом CGI (непосредственный впрыск), а с сентября – еще пять модификаций: три дизельных CDI (Е 220, Е 250, Е 350) и полноприводные Е 350 и Е 500 4Matic.

теля звуком и светом в наружных зеркалах о появлении автомобилей в мертвой зоне слева или справа. Да и заднее сиденье вряд ли кого оставит недовольным. Как и очень уютная подсветка салона ночью. Световой «пояс» от панели приборов идет по дверям, мягкий свет льется и с потолка над задним диваном. Ну а для вас, уверен, особенно важно, что Е-класс (впрочем, как и другие «мерседесы») знает русский язык, причем неплохо.

– Особой прыти от солидного седана, рассчитанного все-таки на уравновешенных, а не азартно-импульсивных потребителей, ждать не приходится. Разумеется, опробованный первым Е 500 разгоняется очень уверенно – и вместе с тем очень респектабельно, ненавязчиво. Шумоизоляция заслуживает самых лестных слов. Лишь в режиме кик-дауна холеная «восьмерка» всерьез подает голос (а какой тембр!). Здорово, но ведь это пока самая дорогая модификация. Ну а дизельный 220-й годится разве что для таксистов?

– Им можно позавидовать. Мощности двигателя вполне хватает для разумного движения в городском да и в загородном ритме. Конечно, пятиступенчатый автомат работает помедленнее семиступенчатого, который ставят на более мощные версии. Но даже опытного водителя приятно удивит скорость полета стрелки спидометра. А в общем-то, я могу быть очень разным. В версии Е 220 CDI – весьма экономичным, в модификации Е 500 – способным потягаться в разгоне с иными купе, что считаются спортивными. Но у всех «мерседесов» класса Е есть и общие, главные черты: солидность, основательность, собранность в любых действиях, комфорт…

– Кстати, о комфорте: пневмоподвеска дорогих модификаций отменна! Проскакивал лежачих полицейских все нахальнее, а седан так ни разу и не возмутился – ни звуком, ни прыжком. Ну а пружинная-то подвеска наверняка жесткая?

– Конечно, но не чересчур. Остаюсь комфортным, хотя, надо признаться, на мелкие неровности отзываюсь чуть более нервно. Руль всех модификаций не острый, как у спортивных купе, но очень внятный. В каждый

момент понятно, куда, в зависимости от скорости и угла руления, я направляюсь. В неторопливых поворотах водителю нетрудно, единожды повернув колеса, не корректировать траекторию до выхода на прямую.

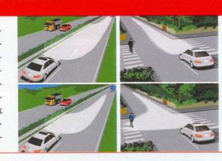
– Пожалуй, самое неприятное в эргономике – перегруженность нижней части спидометра символами, отражающими деятельность многочисленных электронных ассистентов. Не чересчур ли? И вообще, не разрывают ли они связь между машиной и человеком, которой столь дорожат некоторые водители?

– К дополнительной информации на спидометре придется просто привыкнуть. Что касается электроники… Век диктует свои условия. Цена человеческой жизни высока, а очень многие водители вовсе не виртуозы. Именно поэтому я не позволю бесповоротно отключить ESP. Эксперименты с боковым скольжением, тем бо-



СВЕТИТЬ ВЕЗДЕ… ПО-РАЗНОМУ

Так называемые «интеллигентные» фары на «Мерседес-Бенце Е» – конструкция уже известная, но модернизированная. При установке выключателя в автоматический режим хитрые механизмы фар меняют силу и направление светового пучка. Электронный помощник сам решает, куда и как светить, в зависимости от наличия или отсутствия попут-



ных или встречных машин, пешеходов на обочине или на перекрестке при повороте. Устройство действительно очень удобно как в городе, так и на любых загородных дорогах – широких хайвеях или узких серпантинах: не надо постоянно переключаться с дальнего на ближний и обратно. Знай рули да радуйся отменной освещенности!

Салон изменился эволюционно. Не очень понравилось обилие довольно ярких в темноте красных символов климатической установки. Между креслами и тоннелем кузова – дополнительные регулировки сидений, в том числе автоматического подпора в поворотах.





Бесхитростность приборов – признак солидности. Однако обилие символов в нижней части спидометра порой сбивает с толку.

Вспыхивающая стрелка оповещает об автомобиле в мертвой зоне. Правда, делает это поздновато.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	MERCEDES-BENZ E-KLASSE (некоторые модификации)				
	E 220 CDI	E 350 CDI	E 350	E 350 4Matic	E 500
Общие данные					
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4868/1854/1464				
база	2874				
колея спереди/сзади	1600/1619	1585/1604			1580/1599
Радиус поворота, м	5,62				
Снаряженная масса, кг	1735	1835	1735	1805	1830
Полная масса, кг	2270	2350	2280	2330	2375
Объем багажника, л	540				
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,2	6,9	6,3	6,4	5,3
Максимальная скорость, км/ч	231	248	250		
Топливо/запас топлива, л	ДТ/80		А95/80		
Расход топлива в смешанном цикле, л/100 км	6,8	6,3	9,5	9,7	10,9
Двигатель					
Расположение	спереди продольно				
Конфигурация	P4	V6			V8
Число клапанов	16	24			32
Рабочий объем, см³	2143	2874	3498		5461
Степень сжатия	16,2	15,5	12,2	10,7	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	125/170 3000–4200	170/231 3800	215/292 6400	200/272 6000	285/388 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	400 1400–2800	540 1600–2400	365 3000–5100	350 2400–5000	530 2800–4800
Трансмиссия					
Тип	заднеприводная			полноприводная	заднеприводная
Коробка передач	M6/A5	A7			
Ходовая часть					
Подвеска: спереди/сзади	трехрычажная/многорычажная				
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем				
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые				
задние	дисковые	дисковые вентилируемые			
Размер шин	205/60R16	225/60R16		245/45R17	



Сзади очень просторно и уютно. Ну а третий здесь будет ездить разве что в «Мерседесе»-такси, и то нечасто.

Вещевой «мешок» можно раскрыть ровно настолько, насколько нужно. И сложить в него, скажем, покупки из супермаркета, чтобы они не носились по багажнику. Или сунуть мокрый зонтик.



Mercedes-Benz E-Klasse – уровень, к которому стоит стремиться. И покупателям, и производителям.



лее на седане бизнес-класса, не для дорог общего пользования. Ну а большинство остальных помощников можно перевести в предупреждающий режим. Скажем, при критическом уменьшении дистанции до впереди идущего автомобиля всего лишь загорится красный символ. Пора ли тормозить, решать вам. Кстати, если активировать этого помощника, сброшу скорость и даже приторможу, но ответственности с водителя это не снимает. В общем, столь любимое водителями-гурманами чувство автомобиля никуда не делось. Вот и сигнализатор схода с полосы без включения указателя поворота тоже можно заблокировать. Жаль, к вам часть устройств поставлять не будут.

– Что же, мы и вы пока существуем в сильно отличающихся друг от друга мирах. Тем не менее рад знакомству! Надеюсь вскоре увидеться вновь на более серьезном для вас испытании – групповом тесте. Спасибо за ответы и до встречи в Москве! ЗР



Новейшая история

«Приора»-универсал завершает формирование семейства, пришедшего на смену десятому. С предсерийным экземпляром новинки познакомился Сергей Мишин.

Серийные седаны «Приора» появились на свет в апреле 2007 года. Первые машины шли в скромных комплектациях, из нововведений могли похвастаться лишь подушкой безопасности водителя и усилителем рулевого управления. Три месяца спустя первенец нового семейства прочно обосновался на конвейере, окончательно отправив «десятку» на заслуженный отдых. Годом позже взамен «двенадцатой» встала на ноги «Приора»-хэтчбек, оснащенная подушкой для переднего пассажира, ABS и кондиционером, а потом и парктроником, а также датчиками света и дождя.

Рождение «Приоры»-универсала слегка притормозил кризис, но вскоре и она появится в продаже, заняв место «сто одиннадцатой». А вместе с ней закончится история десятого семейства, продержавшегося на конвейере 13 лет.

«УНИВЕРСАЛЬНАЯ» ЧАСТЬ

Передок машины ничем не отличается от уже привычных нам седанов и хэтчбеков, а вот «универсальная» часть – своя, со свежей и оригинальной архитектурой. Задние боковые окна без пластиковых накладок: они (как, впрочем, и на всех «десятках») частенько посвистывали в движении, иногда отклеивались, а то и отрывались на ходу. Теперь поверхность кузова вокруг стекла сформирована металлом боковин. Изменена и форма окон – расширяющиеся кверху, они придают автомобилю солидности. Фонари с двери переехали на кузов и скомпонованы вертикально. При этом сохранено «одиннадцатое» решение для отпирания и открывания двери задка – личинка замка расположена в ее правой части. Видимо, это позволило использовать привод от предыдущей модели. Пользоваться пятой дверью вполне удобно: есть гнездо, чтобы взяться рукой снаружи, открывается высоко – головой не зацепишь, а закрыть распахнутую дверь поможет ручка в обивке. В багажнике на колесных арках появились скобы, позволяющие закрепить перевозимый груз. Вариантов крышки багажного отделения два: складная гармошка для недорогих версий и модная полка со скручивающейся шторкой для «Люкса».

Средний пассажир получил инерционный трехточечный ремень, ко-



Чувствительность датчика дождя можно изменять по своему усмотрению.

Приемник с CD-проигрывателем планируют устанавливать прямо на конвейере.



Крышкой багажника служит складная гармошка для недорогих версий, модная полка со скручивающейся шторкой – для «Люкса».







На прочных релингах можно установить верхний багажник.

Пятая дверь поднимается довольно высоко – головой не ударишься.



торый в нерабочем состоянии вместе с двумя пряжками прячется в потолке багажного отделения.

Обзорность назад через внутреннее зеркало стала чуть хуже, чем у «Лады-111», – виной тому громоздкие подголовники заднего сиденья и меньшее стекло двери задка.

На дороге машина ведет себя так же, как и другие «Приоры»: легко и весело разгоняется, непринужденно и уверенно тормозит. Легкий при парковке руль тяжелеет с увеличением скорости. Только вот при глубоких поворотах заставляет поворачивать баранку на значительные углы – больше, чем хотелось бы. Вот, пожалуй, пока основной недостаток машины – излишне «длинный» по современным меркам руль.

СЕМЕЙНЫЕ ЦЕННОСТИ

В заключение напомним, чем «Приора» отличается от семейства «Лада-110». Конечно же, современным, более мощным, экономичным и практически необслуживаемым двигателем. На протяжении всего срока службы он требует только замены масла и фильтров. Справедливости ради отмечу, что последние серии «Лады-111» завод комплектует гидроусилителем рулевого управления, «калиновской» баранкой и комбинацией приборов со встроенным бортовым компьютером, часами и указателем забортной температуры.

Но самые последние достижения заслуживают чуть более подробного рассказа. Автоматикой управления фарами и стеклоочисткой комплектуют автомобили наиболее дорогих версий, на внутризаводском сленге именуемых «Суперлюкс». Чтобы разрешить автомату включать ближний свет фар при любом снижении освещенности, достаточно нажать соответствующую кнопку на консоли. Для пользования дальним светом придется включать фары вручную основным переключателем наружного освещения. Заметим, так же действует автоматика на большинстве автомобилей европейских производителей.

Алгоритм пользования автоматом дворников сложнее. Он работает, только когда рычаг управления ими находится в положении «пауза», но этого недостаточно. Еще один регулятор расположен на тыльной стороне датчиков света и дождя, под внутренним зеркалом заднего вида. «0» означает, что автомат выключен, действует режим паузы; «1», «2» и «3» – положения разной чувствительности автомата.

Универсал принес с собой еще одну новинку для семейства «Приоры» – встроенный радиоприемник с проигрывателем дисков, который в ближайшее время планируют устанавливать непосредственно на конвейере.

И в заключение рекомендуемые заводом цены (на конец апреля): для седана – от 285 703 до 348 547 рублей, для хэтчбека – от 308 562 до 351 75 рублей.

Цены на «Приору»-универсал пока не установлены, но можно предположить, что они удержатся в пропорциях, заданных седаном и хэтчбеком.

«Лада-111» пока еще продается – за 257 255–296 130 рублей. ЗР

Оттенки синего

В полумраке подземного паркинга «Леон» и «Алтеа» казались одного цвета, но при дневном свете выяснилось – оттенки разные. В поисках отличий от предшественников к обновленным моделям СЕАТ приглядывался Максим Сачков. Фото автора и СЕАТ.

В первую очередь хотелось попробовать модернизированный «Леон», чьи продажи – четверть от всех СЕАТов. Но на парковке меня ждала единственная «Алтеа XL» с 1,8-литровым двигателем TSI.

ИСПАНСКИЙ РАЗМЕР

Не знаю, себя ли винить или составителей легенды, но первый же поворот я прозевал. Дальше все пошло кувырком. Отмахал около тридцати лишних километров, пока не выбрался на нужный маршрут. Зато успел обжиться в салоне. У новой «Алтеа» он современнее и одновременно уютнее – пухлый руль, более привлекательная оцифровка приборов, иначе оформлена центральная консоль. Кстати, нынешнее управление климатической установкой вполне логично и даже забавно: цифры, обозначающие градусы, бегут вслед за поворотом ручки. Хотя и недостатки имеются: в мелкие кнопочки и обозначения приходится всматриваться.

Пока плутал по пригородам Мадрида, вспомнил о модернизированной навигационной системе. Даже припарковался, чтобы не отвлекаться от дороги. Увы, описанные в легенде маршруты в память не внесены, а адрес отеля не знаю. Поэтому все манипуляции с кнопками оказались бесполезны, разве что оценил новую графику. И еще: выезжая с придорожной стоянки, поблагодарил новый парктроник – дисплей на центральной консоли теперь показывает на картинке препятствия вокруг маневрирующего автомобиля. Помимо электронных глаз, четче отслеживать ситуацию за кормой «Алтеа XL» помогают модернизированные зеркала.

Бензиновый двигатель с турбонаддувом 1,8 TSI – самый мощный на «Алтеа». Предшественник его уже примерял, но теперь агрегат поженили с роботизированной 7-ступенчатой коробкой DSG. Друзья мои, прекрасен их союз! Динамичный и плавный разгон, быстрые реакции на команды водителя, а расход топлива… даже ниже, чем в паре с механической коробкой. Кстати, теперь для «Алтеа» предлагают еще и 170-сильный дизель с топливной системой «коммон рейл». У 2,0 TDI CR по сравнению с предшественником, который кормили через насос-форсунки, на 15% ниже уровень вибраций и шумов и на 12% скромнее аппетит и выбросы. Всего же в гамме пять бензиновых и четыре дизельных агрегата, большинство планируют поставлять в Россию.





«СЕАТ-Леон» предлагают в 19 комплектациях. Девять двигателей, четыре коробки, четыре варианта исполнения, включая топовый FR. В недалеком будущем появится заряженная «Купра».

Обновление СЕАТов оказалось не очень заметным, но то, что сделали, – к лучшему.



С ОДНОЙ ПЛАТФОРМЫ

Наконец-то я дорвался до «Леона»! Мало того, что он тоже синий, на нем еще и одинаковый с «Алтеа» силовой агрегат. Модернизация затронула те же детали, что и на мини-вэне. Например, внешность освежили иные бамперы, светотехника и решетка радиатора с уменьшенной эмблемой. Заглядываю в салон – знакомые руль, приборный щиток, центральная консоль. Неужели хэтчбеку нечем выделиться?

Отнюдь! Все меняется, когда картинка за окнами приходит в движение. Если в семейной «Алтеа» начинаешь вспоминать родных и близких, то в «Леоне» становишься эгоистом с большой буквы Я. Уже знакомый 180-сильный двигатель тут оказывается заводным, постоянно подстегивает нажимать педаль акселератора в пол. Низкая посадка, облегающее тело спортивное сиденье, точный упругий руль и плотная подвеска заставляют искать извилистые горные дорожки. Кстати, шасси хэтчбека и мини-вэна (они базируются на одной платформе) тоже модернизировали – для лучшего балан-

ПО ДВА ЛИТРА КАЖДОМУ

Еще одна новинка у СЕАТов – 2-литровый бензиновый двигатель с турбонаддувом TSI мощностью 155 кВт/211 л.с. На «Леон» его устанавливают лишь в топовой версии FR в паре с 6-ступенчатыми механической или роботизированной (DSG) коробками. Разгон до сотни – чуть больше 7 с, а максималка – 233 км/ч. В боевом арсенале также спортивное шасси с уменьшенным на 7 мм дорожным просветом, более мощные тормоза и электронная блокировка дифференциала XDS. Из мини-вэнов 2,0 TSI получают лишь модификации «Фритрек» (Freetrack) с 6-ступенчатой роботизированной DSG и полным приводом.







Салон «Леона» стал современнее, но сохранил фирменный стиль. Эдакая смесь немецкой практичности и испанского темперамента.

Обновленная центральная консоль получила 7-дюймовый экран. Он помогает управлять и аудиосистемой. Кстати, можно слушать музыку с внешних носителей через входы AUX и USB.

В интерьере «Алтеа» многое от «Леона» (или наоборот?). Проверьте свою внимательность – найдите хотя бы пять отличий.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SEAT				
	Leon		Altea		Altea XL
	1,4 TSI	1,8 TSI	1,4	1,6	1,8 TSI
Общие данные					
Размеры, мм:					
длина	4315		4282		4469
ширина	1768		1768		1768
высота	1455		1576		1581
база	2578		2578		2578
колея спереди/сзади	1535/1511*		1535/1511*		1535/1511*
Объем багажника, л	341		409		532
Радиус поворота, м	5,35				
Снаряженная масса, кг	1249	1280 (1295)**	1291	1320	1430 (1450)**
Полная масса, кг	1819	1850 (1865)	1886	1920	2050 (2070)
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,8	7,9 (7,8)	14,8	12,8	8,6 (8,6)
Макс. скорость, км/ч	197	213 (213)	169	181	210 (210)
Топливо/запас топлива, л	А91–95/50				
Расход топлива, л/100 км:					
загородный цикл	5,1	5,5 (5,3)	5,8		5,8 (5,6)
городской цикл	8,1	9,0 (8,8)	9,7	9,9	9,3 (9,0)
смешанный цикл	6,2	6,2 (6,6)	7,3	7,3	7,1 (6,8)
Двигатель					
Расположение	спереди продольно				
Конфигурация	Р4				
Число клапанов	16				
Рабочий объем, см³	1390	1798	1390	1595	1798
Степень сжатия	10	9,6	10,5	10,3	9,6
Мощность, кВт/л.с.	92/125	118/160	63/85	75/102	118/160
при об/мин	5000	4500–6200	5000	5600	4500–6200
Крутящий момент, Н·м	200	250	132	148	250
при об/мин	1500–4000	1500–4500	3800	3800	1500–4500
Трансмиссия					
Тип	переднеприводная				
Коробка передач	М6	М6 (А7)	М5		М6 (А7)
Ходовая часть					
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная				
Рулевое управление	реечное с электроусилителем				
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые				
Размер шин	205/55R16, 225/45R17, 225/40R18				

*Для версий с 16-дюймовыми колесами. **Для версий с роботизированной коробкой DSG.

са между управляемостью и комфортом уменьшили жесткость стабилизаторов (на 15–20% в зависимости от модификации), установили более мягкие пружины, подобрали амортизаторы с соответствующими характеристиками. Еще один электронный помощник – Hill Hold Control, дебютировавший на модели «Ибица», теперь помогает трогаться в горку и водителям «Леона» и «Алтеа».

В Европе машины уже появились у дилеров, цены на хэтчбек и мини-вэн начинаются с 14 900 евро. Ждут обновленные «Леон» и «Алтеа» и в российских автосалонах. А что до ценников, хочется надеяться, что подорожание не будет значительнее, чем изменения. **ЗР**

Как и предшественница, XL длиннее базовой «Алтеа» почти на 200 мм. Стало просторнее задним пассажирам и поклаже.



Птица-тройка

Наконец-то «Мазду-3» удалось всерьез попробовать в деле! Ездовыми впечатлениями от машины с характерной птичкой на решетке радиатора делится Сергей Воскресенский. Фото автора и «Мазда».

Заждались! Предварительные презентации одна за другой, а завеса некоей загадочности никак не улетучивается. Скорее наоборот. Кто-то уже говорит, что «Мазда-3» теряет былой ездовой задор и выразительность. Иные находят свесы кузова великоватыми – парковка в городе окажется неудобной. Но большинство критиков единодушно признает: машина стала тише и комфортнее. Очевидно, только сравнение с прямыми конкурентами позволит сделать окончательные выводы. Пока же, воспользовавшись ездовой презентацией, взглянем на предсерийную новинку с позиций водителя, которому чуть за сорок.

БЕЗ СТРЕССОВ И ЭКСЦЕСОВ

Оказывается, экземпляров с двухцветной передней панелью и светлым салоном среди тестовых машин всего два. Не оценил везения, отложив фотосессию на следующий день. Зря! Зато, присмотревшись, стал приверженцем не только антрацитовой строгости.

Хорошие пластики, насыщенная центральная консоль, добротные сиденья, яркие и удобные приборы. Пожалуй, внутри автомобиль не стал заметно просторнее, но выглядит продуманнее в мелочах. Взгляд с удовольствием скользит по аккуратным серебристым вставкам на передней панели, кругляшам раздельной климатической установки и аудиосистемы. Ноги привычно располагаются на педалях, руки мгновенно находят колесики и рычажки регулировок. Гармонию нарушают лишь невзрачный на общем фоне дисплей в откровенно дешевом пластмассовом обрамлении да перегруженное различными функциями рулевое колесо. Управление навигацией, скажем, сосредоточено на руле – неудобно. Да и пассажир в сложной ситуации не поможет. Скажете, мелочь? Вероятно, но навигация с русифицированным меню – одна из будущих опций новинки.

Похоже, требования Евро V свели на нет «гоночные» свойства бензиновых моторов «Мазды-3». Будь то седан или хэтчбек, 1,6 л с механикой или 2 л с автоматом, эмоциональные отличия в характерах минимальны. Конечно, 2-литровый мотор ожидаемо резвее и динамичнее, особенно на средних оборотах. Но стоит потребовать от него полной отдачи, все желания вязнут в нудном наборе оборотов. Малолитражный собрат даже честнее: он, по крайней мере, сразу не обещает большего. Некоторый оптимизм внушает лишь то, что российские версии «Мазды» будут наверняка резвее: на их моторах сохранятся предыдущие настройки (Евро IV).

Поворот руля – и вслед за ним мягкий, чуть «резиновый» отклик. Резкое движение в другую сторону – и «Мазда», сделав некое па, тем не менее вполне быстро возвращается на прямую. Ничего опасного, провокационного, автомобиль ведет себя надежно и уверенно. Да, в этих хаотичных, резких движениях не всегда есть идеальное взаимопонимание человека и машины, а крены кузова больше ожидаемых. Пожалуй, прежняя «трешка» была все же точнее в управлении и подобные маневры выполняла охотнее. Но есть и в нынешней мягкости (не путать с мягкотелостью!) реакций неоспоримое преимущество – эта «Мазда» совершенно не напрягает. Она по-кошачьи мягко следует за поворотами рулевого колеса, теряя точ-





Симпатично, уютно. Жаль, светлый интерьер – редкость.

Выходит, картинка навигации предназначена только для водителя, как и управление этой системой.

«Мазда-3» помогает при перестроении. Если место в соседнем ряду занято, в углу зеркала загорается желтый символ.

Mazda 3 совершенно не располагает к агрессии, скорее раскрепощает, делает жизнь комфортнее.

ность управления по мере роста темпа и нагрузок. Возможно, та, прежняя, делала все это быстрее и напористее, при этом достаточно резко теряя сцепление с дорогой. Нынешняя же не так задириста, в скольжения срывается мягче, но понятна и предсказуема. Инженеры утверждают, что подвески новой «Мазды-3» даже жестче. Возможно, но водитель настолько изолирован от лишних шумов и вибраций, а вертикальные ускорения кузова так приглажены, что даже упругое повторение профиля дороги на высоких скоростях не кажется дискомфортным.

Бюджетная версия «Мазды» мягче, комфортнее, у нее заметнее неточности в управлении. Двухлитровая машина немного шумнее, но более плотно ведет себя на неровностях дороги, точнее следует командам водителя.

ДЛЯ ВСЕХ И ДЛЯ КАЖДОГО

«Птичка» номер три окажется в России не так быстро, как хотелось бы. Предстоит сертификация, официальные продажи запланированы лишь на начало осени. Из-за кризисных скачков пока не ясны цены; обещают, что базовая не превысит 21 000 долларов. Времени для полемики еще достаточно, можно сравнить возможности старых и новых моторов, особенности их евронастроек. Примерить все это к более совершенной аэродинамике (C_x = 0,28 для седана и 0,3 для хэтчбека). Поразмышлять над новыми опциями – скажем, навигацией или токообогреваемым ветровым стеклом. Многое получилось пусть не таким зажигательно-спортивным, как хотелось бы некоторым, но уж точно высококачественным и удобным, как нужно многим. **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Mazda 3 (седан) 1,6 MZR	Mazda 3 (седан) 2,0 MZR
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота	4580/1755/1470	
база	2640	
колея спереди/сзади	1535/1520	
Объем багажника, л	430	
Радиус поворота, м	5,2	
Снаряженная масса, кг	1170	1260
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,2	10,6
Макс. скорость, км/ч	188	210
Топливо/запас топлива, л	A95/55	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	5,2	5,8
городской цикл	8,3	10,6
смешанный цикл	6,3	7,6
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см^3	1598	1999
Степень сжатия	10,0	
Мощность, кВт/л.с.	77/105	110/150
при об/мин	6000	6500
Крутящий момент, Н·м	145	187
при об/мин	4000	4000
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M5	A5
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем	
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	195/65R15; 205/55R16; 205/50R17	

Обрезиненная кнопка открывания пятой двери в хэтчбеке интегрирована в фонарь. С наскоку найти ее непросто.



Важнее происхождения

В Лас-Вегасе все пропитано азартом. Именно здесь южнокорейская «Хёндай» сделала смелую ставку – представила спортивное купе «Генезис». В игре участвовал Владимир Соловьев. Фото автора и «Хёндай».

ИЗМЕНЕНИЕ КОДА

Спорткупе «Генезис» – плоть от плоти одноименного седана, дебютировавшего в прошлом году. Однако по внешнему виду об этом невозможно догадаться. Степенность и солидность седана высшего сегмента сменились озорными энергичными линиями, «мускулистыми» подштамповками. Уменьшилась база автомобиля. Запоминается не только аэродинамичный профиль, но и непременные для спорткупе сдвоенные выхлопные трубы, врезанные в карбоновую вставку бампера.

Говоря языком биологов, произошло изменение генетического кода. Полноценный пятиместный автомобиль люкс-класса превратился в коротышку с посадочной формулой 2 + 2, в котором сзади хватит места только детям, ну, может быть, невысоким подросткам. Впрочем, и они не очень-то усидят там: маленькие окошки, нависающая крыша... Нет, определенно «Генезис Купе» – машина только для двоих, притом энергичных, спортивных, азартных людей. А вот спереди места хоть отбавляй. Удобные сиденья со множеством регулировок обеспечат комфорт, в том числе в поездках на дальние расстояния. И здесь очень кстати придется довольно большой для такого рода машин 332-литровый багажник.

В ТРАДИЦИЯХ ДОНОРА

Но все же купе осталось верным не только генетическому имени седана. Новоявленный «спортсмен» позаимствовал у него 3,8-литровый двигатель V6, трансмиссию, элементы передней подвески и заднюю многорычажную. Двухлитровый мотор, оснастившись наддувом, перекочевал на купе «Генезис» с «Сонаты» и теперь вместо 144 «лошадок» выдает все 210, развивая неплохую тягу уже с полутора тысяч оборотов.

Для более полной передачи момента в трансмисии установлен дифференциал повышенного трения. Благодаря ему машина легко уходит в управляемый занос (естественно, при отключенной ESP) даже на сухом асфальте. «Генезис Купе» с мотором 303 л.с. разгоняется до сотни за 6,5 с, его собрат с 2-литровым движком – за 8 с. При завидной динамике автомобили остаются довольно экономичными, расходуя в среднем 9,4 и 7,8 л на 100 км пути соответственно.

«Генезис Купе» – машина драйверская, поэтому на ней более уместна механическая трансмиссия. Изготовители предлагают для обоих двигателей шестиступенчатую механику. Можно заказать 5-ступенчатый автомат для 2-литрового мотора. Более мощный мотор 3,8 л комплектуется 6-ступенчатым автоматом ZF с подрулевыми переключателями. Такие трансмиссии устанавливают на престижные европейские марки – от БМВ до «Ягуара» и «Мазерати». Примечательно, что 6-ступенчатые автоматы обеспечивают лучшую динамику и показатели экономичности. Но лично мне по душе больше механика: именно с ней по-настоящему включаешься в процесс управления.

Переднемоторная заднеприводная компоновка обеспечила купе почти



Уникальные ландшафты Невады только подчеркивают эксклюзивность автомобиля, созданного специалистами «Хёндай».

идеальную развесовку между передней (55%) и задней (45%) осями, что благоприятно сказалось на управляемости.

Инженеры «Хёндай» не без гордости заявляют, что им также удалось при заметном снижении веса автомобиля добиться в сравнении с одноклассниками из линеек БМВ и «Ниссана» заметно большей жесткости кузова на кручение. Не забыта и пассивная безопасность. Деформируемые зоны в передней и задней частях кузова, энергопоглощающие бамперы, а также элементы защиты от боковых ударов сохраняют жизнь пассажирам.

Передняя панель: алюминиевые вставки настраивают на спорт вне зависимости от типа коробки передач.

Демоническая синяя подсветка приборов подчеркивает азартный характер «Генезис Купе».

ПРО ВОСПИТАНИЕ

Пять лет назад мне довелось беседовать в Сеуле с исполнительным директором «Хёндай» доктором Ким Донг Джином. К 2010 году он обещал вывести компанию в пятерку сильнейших автопроизводителей. Но на этом не останавли-



Пассивная безопасность. При ударе спереди продольно расположенный двигатель уходит под пол салона и срабатывают надувные подушки и шторки.

НАСТУПЛЕНИЕ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Василий СМЕРТИН,
директор по развитию марки в России и СНГ



Корейский автопроизводитель проделал колоссальную работу, создав автомобиль, совершенный с инженерной и дизайнерской точек зрения. Мы понимаем, что клиент, настроенный на покупку купе БМВ 3-й серии и располагающий для этого средствами, вряд ли изменит свой выбор. «Хёндай», подтянувшись до уровня известных марок, предоставляет точно такие же возможности за более скромные деньги. Основная доля продаж (около 90%) придется на модель с 2-литровым мотором – она будет и подешевле. «Генезис Купе» – автомобиль не массовый, его продажи составят не больше сотни в месяц. Привлекательный внешний вид, хорошая техническая оснащенность должны обратить на себя внимание тех, кто хочет иметь именно спортивное купе и для кого не особенно важно, будет ли это БМВ, «Лексус» или «Инфинити». Купе «Генезис» начнет продаваться в России с июля по цене от 1 300 000 рублей. Конкуренцию ему составят «БМВ-Купе» 3-й серии, «Мазда RX-8», «Инфинити-G37», «Ниссан-370Z», «Ауди-ТТ», «Альфа-Ромео Брера».

Hyundai Genesis Coupe – настроен выиграть у лучших одноклассников известных производителей.

ваться, а выдвигать еще более высокие цели: создать лучший автомобиль, стать лучшим производителем. Сегодня «Хёндай» – пятая по объемам производства среди автомобильных компаний. Выходит, на очереди подъем марки до уровня именитых брендов. Выпуск на рынок «Генезис Купе», прямого конкурента престижным спортивным машинам, – наглядное тому свидетельство. Знакомство с машиной убедило меня в серьезности этих намерений.

Кто-то считает, что «Хёндай» для взятия заветного рубежа не хватает традиций и истории. Но восточная мудрость гласит: воспитание важнее происхождения. А в Стране утренней свежести уже воспитали не одно поколение автостроителей, старательно перенимавших мировой опыт.

Казалось бы, при чем тут Лас-Вегас, игорная столица Соединенных Штатов? Наверняка этот город выбран для презентации не только с целью подчеркнуть азартный характер нового купе. США – важнейший рынок для машин такого класса. Здесь как нигде сильны позиции прямых европейских, американских и японских конкурентов. Дать бой на их территории – это достойно, красиво и, главное, весьма поучительно, если говорить о воспитании. **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Genesis Coupe	
	2,0 T	3,8 V6
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4630/1865/1385	
база	2820	
колея спереди/сзади	1603/1619	
Объем багажника, л	332	
Радиус поворота, м	5,7	
Снаряженная масса, кг	1495/1525*	1538/1540*
Полная масса, кг	1920/1920*	1930/1930*
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,0/8,3*	6,6/6,5*
Макс. скорость, км/ч	223/224*	240
Топливо/запас топлива, л	A95/65	
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	7,0/7,2*	7,6/77,0*
городской цикл	12,3/12,7*	15,0/14,8*
смешанный цикл	9,0/9,2*	10,3/9,9*
Двигатель		
Тип	бензиновый	
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	P4	V6
Число клапанов	16	24
Рабочий объем, см^3	1998	3778
Мощность, кВт/л.с.	154/210	223/303
при об/мин	6000	6300
Крутящий момент, Н·м	299	360
при об/мин	2000	4700
Трансмиссия		
Тип	заднеприводная	
Коробка передач	M6/A5	M6/A6
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин: спереди	225/45R18	
сзади	245/45R18	

*С АКП.

«Генезис Купе» естественно смотрится у дорогих отелей или казино Лас-Вегаса.





Чужое сердце бьется ровно

В Европе легковой дизель вытесняет бензиновый мотор, отечественные автозаводы проспали тенденцию. На маленькой фирме, которая пытается решить большую проблему, побывал Вадим Никишев. Фото: Константин Васильев.

Перед нами автомобиль с дизельным двигателем, ну очень похожий на «Шевроле-Нива». По сути, это она и есть, но, поскольку установкой нового силового агрегата занимается тольяттинская фирма «Тема Плюс», завод не дает одобрения этой конструкции и запрещает использовать свой товарный знак.

Поэтому обратимся к народному творчеству и будем называть эту машину «Шнивой», благо СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ» такое название не патентовало.

Фирма, установившая в «Шниву» дизель, специализируется на тюнинге вазовских вседорожников. Клиентам предлагают установку гидроусилителей, электронно-управляемых раздаточных коробок, муфт отключения переднего моста и карданных валов с ШРУСами вместо крестовин. А с 2007 года ставят на отечественный полноприводник надежный дизель с традиционным ТНВД, произведенный итальянской компанией FNM (Fratelli Negri Motori). Для ФИАТа эта фирма – аналог опытно-промышленного производства АВТОВАЗа.

Техническими разработками занимаются бывшие специалисты Волжского автозавода, а основанием для деятельности служит приказ МВД от 7.12.2000 года № 1240, разрешающий вносить изменения в конструкцию. Это тот самый случай, когда заводу мелкосерийное производство невыгодно, а частная фирма в состоянии удовлетворить небольшой спрос, работая по индивидуальным заказам.

Внешне дизельную машину не отличить от конвейерной, но лишь до тех пор, пока не заработает двигатель. За-



Для установки инородного силового агрегата меняют кронштейны опор и монтируют обратную топливную магистраль.

Освой «Джи-Эм-АВТОВАЗ» производство дизельных машин, это была бы «Шевроле-Нива». А пока – неизвестный науке зверь.

Промежуточный вал соединяет раздатку с коробкой «Айсин», карданы – с ШРУСами.

КОНВЕРТОР И ИМПЛАНТАНТЫ

В 1983 году по заданию Минавтопрома был создан двигатель ВАЗ-341, на некоторое время попавший в резерв и только в 1990-е годы освоенный заводом «Барнаултрансмаш». Это был так называемый конвертор, то есть переделка из бензинового мотора. Но его конструкция уже не отвечала современным требованиям.

Казалось бы, есть испытанный путь – использовать зарубежные силовые агрегаты. АВТОВАЗу это не в новинку, ведь еще в 1980-е годы французский экспортер Жак Пок оснащал «Нивы» дизельными моторами «Пежо». Спрос был достаточно велик, чтобы начать сборку в подмосковном Чехове на складах «Автоэкспорта». Тему развил итальянец Марторелли, торговавший советскими машинами. Сначала под капотом вазовского вседорожника появился мотор марки VM, а потом – FNM.

На АВТОВАЗе ознакомились с иностранной «самодеятельностью», после чего появились собственные образцы «Нивы» с французским дизелем, для которого смогли адаптировать систему питания «коммон рейл». Но – не пошло... В масштабах завода доля автомобилей с заимствованными силовыми агрегатами должна быть высокой, иначе доводочные работы и сертификация новой модификации окажутся нерентабельными. На эти грабли наступил и «Джи-Эм-АВТОВАЗ», угробивший немало времени и сил на проект «Шевроле-Нива FAM-1» и вынужденный отказаться от него.



Выглядит итальянский дизель привлекательно. Воздушный фильтр, как и система охлаждения, стандартный.



пуску предшествует пятисекундная пауза, во время которой работают свечи накаливания. Водителю нужно включить зажигание и подождать, пока погаснет лампа *Check engine* – горит она неярко, приходится вглядываться в приборную панель.

На холостых оборотах салон наполняет тракторное тарахтение. Впрочем, оно не раздражает, а представители фирмы уверяют, что по уровню шума дизельная «Шнива» не громче бензиновой.

Разница в том, что звук по частоте близок к человеческой речи, следовательно, ухо к нему более чутко. В движении шумы и вибрации смягчаются.

Передачи переключать непривычно, нужно делать поправку на очень короткие ходы рычага. Коробка здесь японская, фирмы «Айсин», – точно такая же, какой оснащали машину заводского проекта FAM-1 (с мотором «Опель»). Только картер сцепления иной, спроектированный под итальянский дизель, и раздаточная коробка по-прежнему приводится промежуточным валом. Но, говорят, с учетом трансмиссионных и подвесочных колебаний это для «Шнивы» лучшее решение.

Особенность старых по конструкции дизелей – большой крутящий момент на низах – позволяет легко трогаться, не касаясь педали газа. Динамика не сногсшибательная, но по ощущениям не уступает разгонным способностям базовой машины. Расплатой за тяговитость служит ограниченный рабочий диапазон: крутить мотор выше 4000 об/мин смысла нет. Но езда «на моменте» удобна и в городском потоке, и на бездорожье, где востребованы низкие обороты.

За немалую цену (почти 600 000 рублей) покупатель получает полноценного «проходимца», который хорош и в городе. Его основные преимущества – экономичный мотор и надежная коробка передач, которая способна выдержать даже жесткие нагрузки внедорожных соревнований. Но если оснастить «Шниву» всеми опциями, к примеру электроприводом раздатки или независимым креплением переднего редуктора, то стоимость превысит разумные пределы.

Единственный способ ее снизить – начать крупносерийный выпуск, но об этом сейчас по понятным причинам и мечтать не приходится. **ЗР**

Крейсер прибрежного плавания

После двух лет продаж в Японии и США компания «Тойота» решила вывести на европейский рынок «Урбан-Крузер». С многогранными талантами компактного городского кроссовера B-класса познакомился Юрий Нечетов. Фото автора и компании «Тойота».

КЕСАРЮ – КЕСАРЕВО?

Странные люди эти японцы – тщательнейшим образом дифференцируют автомобильные рынки, выпуская разные модели и даже марки для Америки, Европы и самих себя. Специфика, понимаешь ли, адаптация и все такое. Может, оно и так, только весь наш Дальний Восток ездит на специфических «японках», а серые дилеры годами везли из США неправильных «американцев».

В 2007 году в Японии было представлено второе поколение городского хэтчбека «Тойота-Ист». Одновременно на североамериканском континенте начали продавать его двойника, причем как самостоятельную марку «Сайон-xD» (первое поколение, идентичное первому «Исту», носило индекс xA). И вдруг выяснилось, что эта машинка вполне вписывается в европейский модельный ряд компании, как раз между «Ярисом» и «Аурисом» (при несколько иной целевой аудитории). Дальше – дело маркетинга разъяснить покупателю, что он всю жизнь мечтал именно о таком автомобильчике.

Оказывается, относительная доля компактов B-класса постоянно увеличивается: в нынешнем году в Европе на них придется уже 37% продаж. При этом и сам класс неоднороден, в нем можно выделить растущие сегменты мини-кроссоверов (SUV, 3% всего объема B-класса), микровэнов (MPV, 10%) и «премиум» (Premium, 4%).

Именно на все эти три прогрессирующих сегмента сразу и нацелен универсальный «Урбан Крузер».

В переводе название Urban Cruiser звучит не по чину тяжеловесно: какой уж тут «крейсер» при длине меньше 4 метров! Однако переводить и не надо – молодым и энергичным, которым адресована новинка, должно импонировать родство со знаменитым "Ленд Крузером». Ведь меньший из «крейсеров» имеет также полноприводную версию с увеличенным на 20 мм дорожным просветом и пластиковым обвесом по низу кузова. Учитывая стандартные для любых версий неслабые 16-дюймовые колеса, такому горожанину вполне по силам и вылазки на природу.

Однако переоценивать его возможности не стоит: оборотистый турбодизель 1ND-TV в сочетании с легковыми подвесками и трансмиссией без понижающей передачи для бездорожья не приспособлен. Да и для запасного колеса места не осталось, а потому удалять-





В топовой комплектации «Урбан Крузер» располагает климат-контролем и навигационной системой с большим экраном.

Спидометр размечен до нескромных 220 км/ч, а тахометр – до 6000 об/мин (у дизеля!). А каков дизайн!

Из нижнего отделения достаем книжку, из верхнего – охлажденную банку «Пепси», ставим ее в держатель – и можно пережить любую дорогу.

В панелях задних дверей удобные карманы для бутылок с водой.

ся от цивилизации нежелательно. В общем, почти крейсер, но только каботажного, прибрежного плавания. А в целом классический портрет мини-кроссовера, так что попадание в этот сегмент можно считать точным. И триумфальным: по выбросам CO_2, составляющим лишь 130 г/км, и расходу топлива в 4,9 л/100 км в смешанном цикле «Урбан Крузер» стал рекордсменом среди полноприводников.

Впрочем, на полноприводники придется лишь 30% продаж, так что вернемся к переднеприводным модификациям. Учитывая городское предназначение машины, высокие скорости – не ее стихия. А значит, ужимать поперечное сечение и рисовать плавные обводы не обязательно – ширина и высота соответственно на 105 и 125 мм больше, чем, скажем у ВАЗ-2109. При этом коэффициент аэродинамического сопротивления C_x = 0,31 очень неплох для такого коротышки. Большой поперечник в сочетании со сравнительно длинной базой позволил сделать очень просторный салон, в котором с комфортом помещаются четверо мужчин по центнеру весом и даже найдется место для пятого, чуть помельче.

Из привычных в MPV устройств, повышающих комфорт в дальней дороге, нашел лишь регулируемую по углу разрезную заднюю спинку, два перчаточных ящика да прозрачную стеклянную крышу на некоторых версиях. Всяких полочек, откидных столиков, боксов, ниш, шторок и возможностей сколь-нибудь серьезной трансформации салона не наблюдается, так что «Урбан Крузер» скорее можно отнести к высоким городским хэтчбекам.

ПРЕМИАЛЬНЫЙ ПАКЕТ

Премиум-сегмент – это когда высокая цена оправдана таким же уровнем технических решений. Например, дизель обзавелся системой OMMS (Oil Maintenance Monitoring System) для контроля состояния масла: она определяет сроки замены по фактическому состоянию, позволяя снизить эксплуатационные расходы. Специально для переднеприводной версии предназначен новый бензиновый мотор 1NR-FE 1,3 л/101 л.с. с регулированием фаз газораспределения VVT-i. Не скажу, что агрегат очень резвый, но с великолепной новой шестиступенчатой коробкой передач позволяет ехать достаточно динамично.

До 4% топлива экономит «старт-стоп», который глушит мотор при остановке и потом мгновенно пускает, стоит включить передачу и снять ногу с тормоза. Причем мотор не станет выключаться, если разряжен аккумулятор или пока зимой не прогреется салон, а летом кондиционер будет работать в экономичном режиме. Сбережению топлива способствует и электрический усилитель рулевого управления EPS (Electric Power Steering) – его мощность снижается с ростом скорости.



Toyota Urban Cruiser действительно обладает многогранными талантами и имеет шансы на успех в Европе. А полноприводная версия могла бы найти своих покупателей и в России. Могла бы…

Внушает уважение исчерпывающий список систем безопасности. В его «активной» части компоненты от ABS и трекшн-контроля до системы стабилизации VSC (Vehicle Stability Control). Среди элементов пассивной безопасности – все пять ремней с преднатяжителями, ограничителями усилий и блокировкой ремня при возникновении продольной перегрузки ELR (Emergency Locking Retractor), выдвигающиеся при ударе в корму подголовники передних кресел и семь подушек безопасности, включая коленную у водителя. Весь этот арсенал присутствует в каждой из трех комплектаций – Terra, Luna и Sol.

В Европе «Урбан Крузер» продают с мая нынешнего года, годовая емкость рынка оценивается в 25 тыс. машин. А что Россия? «Пока не планируем. Возможно, в будущем…» Странные все же люди эти японцы… **ЗР**

СО ВСЕМИ ВЕДУЩИМИ

Достаточно редкое решение – полноприводная трансмиссия сочетается с упругой поперечной балкой сзади. В обычных условиях ведущие колеса передние, а при их проскальзывании расположенное перед задним редуктором многодисковое сцепление (с электромагнитным управлением) подключит задние, передавая на них до 50% крутящего момента двигателя. Кроме того, есть принудительная межосевая блокировка (!), которая автоматически выключается при достижении 40 км/ч.





Широкий и высокий салон позволяет комфортно разместиться сзади трем взрослым пассажирам.

Полноприводная версия отличается увеличенным до 160 мм дорожным просветом и пластиковой защитой по низу кузова.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Toyota Urban Cruiser		
	1,3	1,4D	
	2WD	2WD	4WD
Общие данные			
Размеры, мм: длина	3930		
ширина	1725		
высота	1525		1540
база	2460		
колея спереди/сзади	1485/1490		
дорожный просвет	140		160
Объем багажника, л	314–388/749		305/673
Снаряженная масса, кг	1120	1175	1240
Полная масса, кг	1590	1625	1700
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,5	11,7	
Макс. скорость, км/ч	175		
Топливо/запас топлива, л	А95/42	ДТ/42	
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	4,9	4,0	4,4
городской цикл	6,6	5,3	5,8
смешанный цикл	5,5	4,5	4,9
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P4		
Число клапанов	16	8	
Рабочий объем, $см^3$	1329	1364	
Степень сжатия	11,5	16,5	
Мощность, кВт/ л.с. при об/мин	74/101 6000	66/90 3800	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	132 3800	205 1800–2800	
Трансмиссия			
Тип	передне-приводная		полноприводная
Коробка передач	M6		
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	продольные рычаги, связанные упругой поперечной балкой		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые		
Размер шин	195/60R16		

Шестое чувство

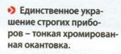
Скоро в России стартуют продажи двух культовых моделей «Фольксвагена». Возможность сравнить легендарный «Гольф GTI» с возрожденным героем прошлых лет «Сирокко» не упустил Михаил Гзовский. Фото автора и «Фольксваген».



Про «Гольф GTI» слышали все, но не все знают, что «Сирокко» появился двумя годами раньше, в 1974-м, и стал эталоном компактных псевдокупе последующих двух десятилетий. Ханс-Иоахим Штук – тоже легенда немецкого автоспорта 1970–1980-х. За его плечами подиумы первой формулы, DTM и 24-часового Ле-Мана. Среди последних достижений – 11-е место (среди двух сотен участников!) в 24 часах Нюрбургринга в 2008 году за рулем… нового «Сирокко». Карьеру Штук продолжает в качестве тест-пилота концерна VAG («Фольксваген-Ауди»). Неужели новичок действительно так хорош? Со Штуком мы встретимся позже, а сейчас – свидание с белым «Сирокко».

Трасса проложена по замерзшему озеру. Подтаявший за пару дней снег к нашему приезду схватило морозом с новой силой. Инструктор команды Volkswagen Experience предупреждает: вылет с трассы означает жесткий контакт. Осторожничаю. Но обутая в шины «Хаккапелита-5» машина режет лед, как конькобежец, а система стабилизации гасит занос в зародыше. Отключаю ESP и прибавляю темп. Попытка пройти поворот в скольжении заканчивается фиаско: система стабилизации оживает вопреки горящей на панели пиктограмме. Электроника





Салон «Сирокко», как у кабриолета «Эос». От него же и окошки климат-контроля.



Единственное украшение строгих приборов – тонкая хромированная окантовка.





И «Сирокко», и «Гольф» оснащены системой Dynamic Chassis Control (DCC). У водителя выбор между спортивным, комфортным и стандартным режимами подвески.





Навигатор не врет. Однако «Сирокко» пока не умеет плавать. Норвежские заезды проходили в том числе по льду одного из озер долины Халлингдал.



Снег в норвежских горах не тает даже летом. Высота вешек дает представление о толщине покрова.

вмешивается в управление поздно, но отключить ее полностью нельзя. И это звезда Нюрбургринга?! Однако очень скоро гнев сменяется милостью.

Накрутив десяток кругов по озеру, двинулись на северо-запад, к фьордам. Дорога пошла в гору, а температура поползла вниз. Сугробы выше с каждым километром. Под колесами чистый лед с проплешинами укатанного снега. Кое-где дорогу продувает до асфаль-



Самый доступный «Сирокко» стоит в России 940 000 рублей. За эти деньги получите 160-сильную машину с механической коробкой.



В этом великолепном кресле проехал сотни километров без намека на усталость.

та, на солнце – лужи. Каждый поворот – загадка, темп постоянно меняется. Признаюсь, если бы не помощь ESP, пару раз мог влипнуть в неприятности. Выяснилось, что электроника совсем не мешает, если ехать правильно, и трезво оценивать свои и «Сирокко» возможности.

В моем распоряжении лишь наиболее мощная 2-литровая версия с роботизированной коробкой DSG. В спортивном режиме трансмиссия выкручивает мотор до отсечки, а переключения вниз подрулевыми лепестками сопровождаются сочными перегазовками, эхом отзывающимися где-то под ногами заднего пассажира. Дорожный просвет всего 113 мм, низко расположен центр тяжести и расширена по сравнению с обычным «Гольфом» колея обеих осей. Электроусилитель передает на руль сочную отдачу, подвеска в режиме Sport так и играет мускулами, но не изматывает тряской. За два дня мы прошли по норвежским дорогам 1200 км, с каждой минутой мне все больше хотелось сесть за руль «Гольфа GTI» и почувствовать разницу с «Сирокко»!

Такая возможность вскоре представилась. От вечно ледяного Норвежского моря перенесся к теплеющему Средиземному. Возможно, именно смена климатических поясов повлияла на первые впечатления. Как суровые бледные лица норвежцев контрастируют с размягченными загорелыми физиономиями французов, так и «Гольф GTI» кажется не столь напористым, как «Сирокко». Для самого мощного в «Гольф»-семействе он скромен: мощные суппорты за элегантными

Отличить GTI от обычного «Гольфа» сможет не каждый: ни гипертрофированных бамперов, ни броских спойлеров.

Практичных покупателей, бесспорно, привлечет удобный в повседневной жизни 5-дверный хэтчбек.

колесными дисками, пара шильдиков, сетчатая решетка радиатора да раздвоенный выпуск.

Оказавшись за рулем GTI, почувствовал домашний уют. Даже обилие алюминия и «простреленные» ярко-красными стежками руль и сиденья не в силах убить это чувство. В нюансах «Гольф» воспринимается чуть более современным: здесь новая передняя панель и блок климат-контроля, скромные, но удобные подлокотники дверей и эмоциональные приборы.

Нам, как и покупателям, предложили выбор из трех- и пятидверных хэтчбеков. Обе машины – с комфортными задними местами для двоих взрослых седоков. Конечно, в «Гольфе» просторнее, чем в «Сирокко», – в первую очередь благодаря высокой крыше. Теперь можно выбирать также между механической и роботизированной трансмиссиями. Механика поначалу удивила мягким, совсем не спортивным по духу механизмом выбора передач и посредственной фиксацией. Однако ни разу не ошибся при включении, ни разу не заставил хрустнуть синхронизаторы. Трансмиссия DSG безупречно быстра. Уже в Москве сверил ощущения с эмоциями – так и есть, роботизированная коробка не уступает в быстроте переключений самому искусному водителю.

Мотор GTI мощнее, чем у «Сирокко», на 10 л.с., и это дает «Гольфу» преимущество при разгоне в 0,2 с. Но субъективно GTI кажется мягче. Может, потому, что звук выпуска чуть менее злобена, педаль сцепления очень податлива?



Казалось бы, те же самые шкалы, что и в «Сирокко». Но чуть больше объема, и комбинация смотрится гораздо богаче.

Интерьер GTI отличает центральная консоль с удобным управлением климатом и иная отделка дверей.

Алюминиевые накладки на педалях и руле плюс красная прострочка – и гоночное настроение готово!







ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Scirocco 1,4 DSG	Scirocco 2,0 DSG	Golf GTI MT	Golf GTI DSG
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4256/1810/1404		4213/1779/1469	
база	2578	2578	2578	2578
колея спереди/сзади	1569/1575		1533/1514	
Объем багажника (VDA), л	292/1006		350/1305	
Полная масса, кг	1720	1760	1870	1890
Снаряженная масса, кг	1285	1318	1318	1339
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,0	7,1	6,9	6,9
Макс. скорость, км/ч	218	233	240	238
Топливо/запас топлива, л	A95/55			
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	5,4	5,9	5,8	5,9
городской цикл	8,0	10,5	10,0	10,0
смешанный цикл	6,3	7,6	7,3	7,4
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация	P4	P4	P4	P4
Число клапанов	16	16	16	16
Рабочий объем, см^3	1390	1984	1984	1984
Степень сжатия	9,7	9,8	9,6	
Мощность, кВт/ л.с.	118/160	147/200	155/210	
при об/мин	5800	5100	5300	
Крутящий момент, Н·м	240	280	280	
при об/мин	1500–4500	1700–5000	1700 –5200	
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	A7	A6	M6	A6
Ходовая часть				
Подвеска: спереди	независимая на двойных рычагах			
сзади	независимая многорычажная			
Рулевое управление	реечное с электроусилителем			
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые			
Размер шин	225/45R17			

Golf GTI и Scirocco – великолепные турбомоторы и многогранные подвески позволяют наслаждаться управляемостью без ущерба для повседневного комфорта и скоростью без чрезмерных затрат на топливо.

Однако в горах автомобиль показал, на что способен. Эталонная точность на руле, отменные «вязкие» тормоза и широкая «полка» крутящего момента позволяют моментально набирать скорость после эффективного торможения. Безусловно, помогает водителю и новейшая система XDS: она уменьшает недостаточную поворачиваемость, свойственную большинству переднеприводных машин. Управляемость становится сбалансированной и нейтральной, почти полноприводной по духу.

Вечером среди гостей мелькнуло знакомое лицо. Это же он, Ханс-Иоахим Штук! Вот кто знает все нюансы обеих машин! Какая же лучше? Штук обаятельно улыбается, но в глазах хитринка: «Обе чертовски хороши, каждая чуть по-своему». Политкорректный ответ. Но, кажется, я понял, что имеет в виду гонщик. «Гольф GTI» – практичный среди «зажигалок». «Сирокко» – почти купе, увозящее в вечную погоню за эмоциями. Но оба с развитым шестым чувством. Нет, это не экстрасенсорные способности, а ощущение равновесия... **ЗР**



КАК ПО РЕЛЬСАМ

XDS представляет собой конструктивное продолжение электронного дифференциала повышенного трения (EDS), интегрированного в систему стабилизации. Как только электроника фиксирует уменьшение нагрузки на внутреннее к повороту колесо, гидравлика подтормаживает его и восстанавливает оптимальное сцепление. XDS впервые представлена на шестом поколении «Гольфа», но вскоре распространится и на другие «Фольксвагены», в том числе «Сирокко».



Голос Америки

Автомобили такого класса создают в первую очередь для Америки. Но и в России они пользуются повышенным спросом. Насколько пара новичков приспособлена к нашей действительности, выяснял Сергей Канунников. Фото: Георгий Садков.



HYUNDAI IX55

3,8 л, 260 л.с., 6-ступенчатый автомат, комплектация Luxury, 1 729 000 руб.

Наш язык меняется с той же, что и жизнь, скоростью. Вот и термин «кроссовер» крепко прижился в русском автомобильном. Описывая такую машину, придется часто повторять словосочетание «но не»: очень мощный, но не спортивный; высокий и полноприводный, но не вседорожник; вместительный, чуть ли не как маленький грузовик, но не располагает к перевозке цемента или кирпича. Ну а каковы сильные стороны? Они – продолжение слабых.

ГОРОДСКОЙ БЛЮЗ

Большую часть жизни внушительные кроссоверы, проданные в России, (впрочем, как и более компактные) проводят в зажиточных, больших, тесных городах. Конструкторы и дизайнеры, понимая это, стараются приспособить огромные машины к не очень естественным для них условиям. Кстати, колея «Хёндай-ix55» на 40 мм шире, нежели у ГАЗ-3307. Внушает? Высокая посадка, большая поверхность остекления, щедрые по площади зеркала позволяют передвигаться по городу достаточно уверенно. В «Ниссане-Мурано» к тому же есть камера заднего вида, проецирующая изображение на дисплей приборной панели. Даже для опытного водителя не вредно, а уж для новичка тем



NISSAN MURANO
3,5 л, 249 л.с., вариатор, комплектация LE+, 1 949 000 руб.





«Хёндай-ix55» – хорошая динамика, отменный простор салона и багажника, приличный дорожный просвет – приятное сочетание!

Кнопки противотуманок и трансмиссии (блокировки муфты и отключения ESP) расположены логично и удобно. Ниже – кнопка управления дверью багажника.

Набор удобств задних пассажиров «Хёндай»: регулировка климата, подогрев сиденья, розетка и ящичек... для чего-нибудь.



Hyundai ix55

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Модель дебютировала в Детройте в конце 2007 года. На американском рынке машину зовут «Веракруз». В России под индексом ix55 – с весны 2009-го.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый 3,8 л (260 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: автоматическая 6-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Base, Ultimate, Luxury.

ЦЕНА: 1 592 000–1 729 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

(+) Третий ряд сидений, продуманная эргономика, гигантский багажник.

(–) Невнятные тормоза, валкость в поворотах, раскачка на дорожных волнах.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,1** полная оценка по категориям в конце статьи

Огромный высокий универсал вполне способен конкурировать с лидерами своего класса. По крайней мере с точки зрения простора и удобств.



более. Широкие кресла обеих машин с почтением примут и солидные тела. Вокруг очень просторно, богато, нарядно. Сидя в «Хёндай» сзади, можно положить ногу на ногу – почти представительский седан! К тому же здесь есть третий ряд сидений. Впрочем, они, пожалуй, для детишек. Но даже малышей на этих местах мне видеть не доводилось, по крайней мере в Москве. Так что третий ряд – скорее запас, который карман не тянет, но забывается за ненадобностью. В «Ниссане-Мурано» на втором ряду потеснее, однако не настолько, чтобы на это сетовать.

По эргономике «Хёндай» лидирует с большим отрывом. Все кнопки расположены компактно и понятно, глаз тут же выхватывает нужную, а палец попадает в нее безошибочно. Водитель







«Ниссан-Мурано» подкупает отличным разгоном, уверенным торможением и, несомненно, пижонским обликом.

Камера заднего вида – для городской жизни опция очень полезная.

Очечники, похоже, увеличиваются вместе с размерами автомобилей.



«Мурано» – жертва буйной дизайнерской фантазии. Кажется, сначала придумали оригинальные, причудливо изгибающиеся панель (она действительно гораздо симпатичнее, чем на машине предыдущего поколения) и консоль, а потом вспомнили, что на них нужно разместить массу кнопок. В результате о включении автоматического режима климата сообщает плохо различимый символ на дисплее, загорающийся лишь в момент нажатия кнопок, или мелкие лампочки, которые можно разглядеть разве что лежа на правом кресле. Попасть в мелкие, плохо различимые с места водителя кнопки магнитолы тоже непросто. Да и те, что на руле, какие-то тщедушные. Каким пальцем регулировать звук музыки, я так и не понял. А еще у «Ниссана» зачем-то сильно утоплена

Nissan Murano

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Второе поколение автомобиля, дебютировавшего в 2003-м, представили в США в 2007 году. В России – с 2008-го.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый 3,5 л (249 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
вариатор с шестью фиксированными положениями.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
SE, SE+, LE, LE+.

ЦЕНА:
1 799 000–1 949 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Отменная динамика, хорошие тормоза, есть камера заднего вида.

– Неудобное управление вспомогательными системами, сильная валкость в быстрых поворотах.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА **8,1** полная оценка по категориям в конце статьи

Он не только выглядит стремительно, но и действительно очень быстр. Однако, как любой оригинал, для настоящего взаимопонимания требует от партнера уживчивости.



Все-таки приборы «без затей», способствующие быстрому взаимопониманию, – правильное решение даже для недешевого автомобиля.



Салон «Хёндай-ix55» подкупает нарядной отделкой, простором и, что особенно важно, продуманностью эргономики.



В «Хёндай» при острой необходимости можно разместить семерых. Но на третьем ряду лучше – только детей.

Очень большой багажник «Хёндай» увеличивается до поистине гигантских размеров. Только что укладывать-то такое огромное в столь богатый и светлый салон?

педаль газа. Из-за этого уселся не сразу. Да и перенося ногу на высокий тормоз, поначалу чувствовал дискомфорт.

Обоим их моторов хватит в любой ситуации. Ускорение отменное, управлять тягой удобно. Тормоза у «Ниссана» лучше.

ПЕСНЯ СТРАНСТВИЙ

Эти машины – для путешествий! Ведь места для ездоков и багажа вволю. Кстати, по багажнику (600 литров с лишком!) «Хёндай» едва ли не рекордсмен среди машин, прошедших через наши руки. В «Ниссане» места заметно меньше. Расселись и разложились? Тогда в пробег километров эдак на пятьсот. Маршрут – Московская и прилегающие области, дороги которых заставят машины поведать много нового и интересного. Пока оба универсала летят по ровной трассе, как курьерский по новым рельсам. Лишь изредка огромные колеса отшлепывают небольшие канавки и заплатки. Обгоны – семечки! Оба автомобиля интенсивно ускоряются с любых скоростей (разумных, конечно). По субъективным ощущениям, лидер в этой дисциплине – «Мурано». Вариатор обеспечивает более ровный, почти без задержки, прыжок. Хотя и шестиступенчатую коробку ix55 в медлительности не обвиню.

При интенсивном ускорении на подмосковных колейных дорогах «Ниссан» рыскает чуть больше. А вот и привет из Америки в Россию! Подмосковный «хайвей» закончился крутым поворотом. Тут надо крепче держаться за руль! Оба кроссовера сильно кренятся, тело ползет по плоским, скользким креслам, столь удобным для расслабленной позы. Рули, которые так хорошо было без усилия крутить в городе, вдруг стали излишне легкими и неинформативными. Следующий этап – дороги областей, прилегающих к Московской. Особенно нервно на канавы и волны реагирует «Хёндай». Водитель и его спутник, подпрыгивая, задевают головами о зачем-то сильно смещенные вперед подголовники. Справедливо-

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ

Модель	HYUNDAI IX55	NISSAN MURANO
Просвет, мм		
a	195	185
b	200	185
c	210	180
Угол, °		
α	25	27
β	22	25
γ	16	15





Приборы «Ниссана» смотрятся веселее и наряднее, а по информативности не проигрывают.

Ни скучным, ни банальным интерьер «Ниссана-Мурано» не назовешь. Но красоте в жертву принесена эргономика. По крайней мере в отношении магнитолы и климата.

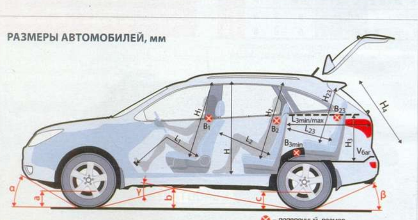
На заднем сиденье «Ниссана» потеснее, нежели в «Хёндай», но ненамного.

Багажник «Мурано» не гигантский, но вполне нормальный для своего класса. Оригинально решены емкости в подполе.





РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	L_1	L_2	L_{23}	H	H_1	H_2	H_{23}	B_1	B_2	B_{23}	L_3min/max	B_3min	H_3	H_4	Vбаг., л
HYUNDAI IX55	925–1125	550–685–925	640	1160	975	990	900	1535	1520	1420	335/1125/1770	1205	855	970	604
NISSAN MURANO	1000–1200	650–880	–	1255	1040	990	–	1520	1485	–	930/1655	1100	405	915	388

сти ради: поведение машин сильно зависит от скорости. Они явно рассчитаны на американские дороги. До 100 км/ч автомобили более собранны. Хотя на здешних шоссе «Хёндай» и на такой скорости укачивает, да и кренятся обе машины заметно. Хорошо, конечно, что даже на довольно серьезных неровностях можно не сбрасывать скорость.

В ПОЛЕ

Безусловно, они не вседорожники в классическом понимании.

Задние колеса у обеих машин подключаются автоматически лишь при проскальзывании передних. Можно заблокировать межколесную муфту, но форсировать по весне классический российский проселок все равно не стоит. Да такое вряд ли придет в голову владельцу сверкающего красивыми бампе-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	HYUNDAI IX55	NISSAN MURANO
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4840/1945/1807	4835/1885/1720
база	2805	2825
колея спереди/сзади	1670/1670	1620/1620
Радиус поворота, м	5,6	5,7
Объем багажника, л	598/1746	476/838
Масса снаряженная/ полная, кг	2066/2640	1905/2360
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,3	8,0
Максимальная скорость, км/ч	190	210
Топливо/запас топлива, л	А95/78	А95/82
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный цикл	8,0/12,8/9,6	8,6/14,9/10,9
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	V6/24	V6/24
Рабочий объем, см^3	3778	3498
Степень сжатия	10,4	10,3
Мощность, кВт/л.с.	191/260 при 6000 об/мин	183/249 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	348 при 4500 об/мин	336 при 4400 об/мин
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	А6	CVT6
Передаточные числа I/II/III/IV/V/VI/з.х.	4,15/2,3/1,56/1,16/0,8/0,69/3,39	2,37–0,44/1,77
Главная передача	3,20	5,17
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые вентилируемые	
Размер шин	235/60R18	235/65R18

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	HYUNDAI IX55	NISSAN MURANO
Снаряженная масса, кг	2137	1940
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю	1184 (55,4)	1104 (56,9)
заднюю	953 (44,6)	836 (43,1)
Дорожный просвет, мм	195	180

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

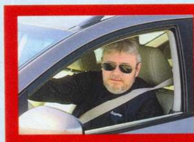
Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
HYUNDAI IX55	7	8	8	9	9	10	8	7	7	8	7	9	9	8	8	8,1
NISSAN MURANO	8	7	9	8	8	8	9	9	7	8	8	9	8	8	8	8,1

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

рами и зеркальными боковинами автомобиля. Попылить по укатанной, сухой и твердой грунтовке? Пожалуйста! Дорожный просвет, особенно у «Хёндай», вполне приличный. Правда, наши деды считали такой нормальным и для легковых машин. В общем, до ближайшей деревушки, а то и к речке можно ехать, не опасаясь неприятностей. Главное – не терять наезженной дороги и головы.

НА ОДНОЙ ВОЛНЕ

Итог вполне закономерен. Машины очень близки идеологически, концептуально, конструктивно. Американизмы издавна неплохо приживаются на нашем рынке, Главное – не переоценивать возможности даже столь универсальных автомобилей, не ставить перед ними невыполнимые задачи. Ну а выбор сильно зависит от конкретных условий эксплуатации, жизненных приоритетов да и субъективных оценок. Скажем, мне один из соперников показался более интересным внешне. Но это уж точно дело вкуса. **ЗР**



Сергей Канунников: «Чем сильнее конкуренция, тем ближе автомобили. И все же разница есть: в «Хендай-ix55» на первом плане универсальность; «Ниссан-Мурано» более атлетичен, спортивен – конечно, с поправкой на возможности, диктуемые классовыми требованиями».



Танковый корпус

Две тонны железа и всего 400 килограммов полезной нагрузки! Соотношение, мягко говоря, не самое эффективное для легкового автомобиля. Но, может быть, в этом и кроется тайна обаяния «Крайслера-300С»? Открыть ее пытался Андрей Сидоров. Фото: Георгий Садков.

Красив, сволочь! В этом сходятся, пожалуй, все – и беззаветные поклонники модели, и ее яростные критики. А ведь и правда красив!

Этот «Крайслер-300С» прожил у нас в редакции два месяца, преодолев около 5000 километров городских и загородных дорог, и – забегаю вперед – оставил о себе в целом благоприятное впечатление.

ПРОСТО ЦАРЬ

Как ни скептически я отношусь к изыскам дизайнеров, убеждающих нас в превосходстве нынешней автомобильной моды над минувшей, в облике 300С чувствуется порода! Он не жмется «мордой» к асфальту, как спортивные купе, готовые ради лишнего процента C_x уложить владельца за руль вперед ногами. Он презирает суету, попирая воздух бульдозерной решеткой радиатора, не поджимает хвост в угоду аэродинамике. Но, как мудрый царь, живет с ней в согласии: несмотря на кажущуюся тяжеловесность, коэффициент его аэродинамического сопротивления всего 0,32 – на зависть куда более изящным моделям. Видимо, не зря полноразмерный макет машины конструкторы продували в аэродинамической трубе – компромисс между внушительностью форм и их целесообразностью найден удачно.

Но одним дизайном сыт не будешь: главное все же – как это чудовище едет. Оказалось, едет оно очень неплохо!

Двухтонная машина на легкосплавных 18-дюймовых колесах и независимой подвеске (спереди – сдвоенные рычаги, сзади – пятирычажная) идет очень мягко – тому способствует соотношение подрессоренных и неподрессоренных масс. В меру тяжелый руль с отменным чувством дороги, плотная





Chrysler C300 – для представительского автомобиля цена в $55 000, видимо, и вправду антикризисная: ближайшие аналоги в два-три раза дороже!



и в то же время комфортная подвеска, достаточно мощный 2,7-литровый двигатель и расторопный автомат, готовый по первому требованию прыгнуть на две ступени вниз и вытянуть из мотора полную мощность, делают езду весьма приятной и увлекательной. Нет, конечно, динамики и боковых ускорений спорткара здесь нет – 177 сил для этого маловато, однако разгон до сотни за 10,6 с и максималка в 209 км/ч для разумной езды вполне достаточны. По крайней мере я не представляю себе жизненной необходимости, когда может потребоваться что-то большее. Разве что разбуженному паровозным гудком на рельсах – тогда действительно нужно поторапливаться. Мне же за два месяца ни разу не пришлось воспользоваться арсеналом в полной мере. Впрочем, можно купить 300C в версии SRT – с 431-сильной 6,1-литровой «восьмеркой»: 265 км/ч и разгон до сотни быстрее 5 с – неплохой вариант для тех, кто, позевывая, называет «маломощную» версию скучной.

HEAVY METAL

За рулем с комфортом устроится любой, чей рост укладывается в пределы 140–210 см, а вес не превышает 160 кг. Электрорегулировки сиденья и рулевой колонки позволяют сделать это с легкостью и запомнить два варианта настроек. Кожа, ценные породы пластика, верх руля из материала, определенного производителем как черепаховый панцирь, – все добротно и с легкой претензией на роскошь. Обзор через кажущиеся маленькими стекла вполне достаточный. Мне, как ни странно, больше мешала правая стойка ветрового стекла – в городских поворотах порой опасался, что за ней не замечу пешехода.

На панели четкие белые приборы, а между ними по центру дисплей маршрутного компьютера. Несколько озадачил компас: индикация огромными буквами сторон света, куда примерно нацелен капот, вряд ли поможет ориентированию на местности. Если бы, к примеру, стрелка постоянно показывала на Мекку или Ватикан, тогда было бы хоть какое-то объяснение, а плюс-минус два румба по горизонту – не более чем забава, подтверждающая, что Земля круглая.

Несмотря на огромные колеса, 300C создан для хороших дорог. Городских, где машина своим видом демонстрирует солидность и обеспеченность владельца, и загородных – там очень кстати оказывается комфорт быстрой езды. Геометрическая проходимость из-за трехметровой базы и клиренса в 125 мм не предполагает покорения бездорожья. Даже не всякий перелом пандуса проходит бесследно – тому свидетельство царапины снизу на пластиковых накладках порогов, а из четырех резиновых подушек под домкрат на нашей машине

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	CHRYSLER 300C		
	2,7	3,5	6,1
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина/ширина/высота	5015/1880/1475		
база	3050		
колея спереди/сзади	1600/1605		
Объем багажника	504		
Снаряженная масса, кг	1730–1775	1745–1820	1915–1995
Полная масса, кг	2170	2180	2365
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,6	9,6	менее 5
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	8,0	8,2	9,9
городской цикл	15,1	14,8	21,0
смешанный цикл	10,5	10,9	14,0
Двигатель			
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация	V6		V8
Число клапанов	24		16
Рабочий объем, см³	2736	3518	6032
Степень сжатия	9,9	10,0	10,3
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	130/177 5500	183/249 6400	317/431 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	257 3950	340 3800	569 4600
Трансмиссия			
Тип	заднеприводная		
Коробка передач	A4	A5	
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	независимая, на сдвоенных поперечных рычагах		независимая, на A-образных рычагах
сзади	независимая многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые		
Размер шин	225/60R18		245/45ZR20
Цена, руб.	1 443 200–3 440 000		



Вибрация двигателя почти неощутима.



При необходимости можно даже переночевать с относительным комфортом.

осталась только одна – остальные уже утрачены на дорожных неровностях. К тому же, пусть и симметричная развесовка по осям, и хорошие зимние шины, при троганье в 15-процентный подъем по сухому промерзшему бетонному покрытию пустая машина шлифует. Впору класть в багажник пару-тройку бордюрных камней, благо объем в полкуба это позволяет.

На скользкой дороге спасает система курсовой стабилизации – даже умышленно раскачать машину на гололеде не так-то просто. На первом же размахе электроника тормозит нужные колеса и душит двигатель. Зато в колее рыхлого сухого снега – для эксперимента попробовали такой вариант – от нее больше вреда, чем помощи. Газ в полу, а мотор и не думает набирать обороты. При малейшей пробуксовке машина будто спотыкается, и ходом проскочить сложный участок не удается – инерции-то не набрать! Это навязывает свою помощь противобуксовочная система. Кто ее просил лезть в самый неподходящий момент?! Хорошо хоть, отключается легко. Вот теперь, с легким буксом, машина гораздо увереннее продирается по заснеженной колее. Лишь бы на брюхо не сесть...

Ксеноновый свет – отличная вещь! Дни зимой короткие, так что оценить эту опцию удалось в полной мере. Фары, естественно, с автоматическим корректором, выставляющим пучок света в зависимости от загрузки машины, и омывателем, срабатывающим при каждом четвертом омыве ветрового стекла. Кто-то скажет – буржуйские штучки! Возможно, зато на пользу пассивной безопасности.

Приятно удивил расход топлива. Если хватит терпения держать на пустом шоссе 90 км/ч, уложитесь в 8 л/100 км. Но проще включить круиз-контроль – в стабильности движения с ним состязаться бесполезно. При 120–140 км/ч выйдет 12–13 л на сотню. В городе – все зависит от пробок. Однако средний эксплуатационный расход вполне приемлемый: у нас получился 13,1 л/100 км.

Как ни странно, представительского вида автомобиль не лишен хозяйской жилки. Откидывающаяся по частям спинка заднего сиденья открывает просторный проем в багажник. Хочешь – вози длинномеры: до передних спинок 2,1 м, а хочешь – укладывайся на ночлег ногами в багажник: площадка получается ровной и для двоих места вполне достаточно. И еще одна полезная опция. При том что открыть багажник снаружи непросто (руке взяться не за что), изнутри предусмотрена светящаяся в темноте ручка экстренного отпирания. Говорят, плохая примета – ехать ночью в лес в багажнике автомобиля. Вот на этот случай и сделали запасный выход. Об этом же свидетельствует недвусмысленная пиктограмма.

И все же называть машину полностью лояльной к владельцу было бы слишком смело. Межсервисный пробег составляет всего… 5000 км! При интенсивной эксплуатации будешь заезжать на СТО, как на работу. А не дай бог повредишь крыло, бампер или фару – готовь по 1000 долларов за элемент, да еще работа с окраской!.. Но кто говорил, что «Крайслер-300С» – дешевая машина? **ЗР**



Незамерзайку заливай хоть из ведра – горловина позволяет.



И пусть снаружи поднять крышку багажника непросто – не за что взяться, зато экстренный выход изнутри предусмотрен!

Рослый малый

Свой вековой юбилей «Ауди» отметила оригинальным подарком – моделью «А4 Олроуд». На асфальте и бездорожье близ Ингольштадта презент оценил Сергей Клочков.

С РОДСТВЕННИКОВ ПО ДОСТОИНСТВУ

Сразу бросается в глаза, что новинка по габаритам превосходит «Ауди-А4 Авант». Расширенные колесные арки скрывают увеличенную колею. Автомобиль подрос и в высоту, приподнявшись над землей до 180 мм. Просвет на 37 мм больше, чем у обычного универсала. К тому же крыша увенчана релингами. Способность двигаться вне асфальта подчеркивают накладки из нержавеющей стали: они защищают нижние кромки бамперов. Прямо «Ауди-А6 Олроуд», только меньше.

Будущим владельцам «А4 Олроуд» предлагают три мотора, причем все наддувные: бензиновый 2-литровый TFSI мощностью 211 л.с., 170-сильный дизель такого же объема, а топовая версия вооружена дизельным TDI 3,0 – в его арсенале 240 «лошадей» и 500 Н·м, развиваемых уже при 1500–3000 об/мин. Кстати, практически такой же, с небольшими изменениями, агрегат устанавливают на «Порше-Кайенн».

Я выбрал машину с самым мощным двигателем и 7-ступенчатой роботизированной коробкой передач S tronic. Позднее выяснилось: такую комплектацию в Россию поставлять не будут. Утешил себя: планы предварительные, а я один из первых наездников «А4 Олроуд», разгоняющегося до 100 км/ч за 6,4 с. Такой прытью автомобиль обязан системе питания «коммон рейл», подающей топливо в цилиндры через пьезофорсунки под давлением 1800 бар, турбокомпрессору с изменяемой геометрией турбины и интеркулером. Доза топлива и начало впрыска, а также давление наддува и рециркуляция отработавших газов – под контролем системы EDC. А что сказать про новую, но уже засвеченную на некоторых моделях концерна «Фольксваген» 7-ступенчатую роботизированную коробку DSG? Мгновенно перещелкивает передачи без разрыва крутящего момента – я на седьмом небе!

ВО ХМЕЛЮ СЛЕГКА

В это время в окрестностях Ингольштадта сажают хмель. Ближе к осени он станет одним из ингредиентов знаменитого баварского напитка. А пока крестьяне только закрепляют рейки, по которым побеги потянутся к солнцу. И мы, подобно этим росткам, начинаем извилистый путь по деревенским дорожкам, поднимающимся к небесам.

Пять рычагов на каждое переднее колесо позволяют идеально чувствовать все действующие на подвеску продольные и поперечные силы. Добавить сюда еще точное рулевое, и представляешь себя опытным кукловодом, дергающим за рычаги, как за ниточки. «Марионетка» беспрекословно слушается, мигом выполняя приказы. Неприятные вибрации от неровностей оседают где-то по пути от колес к водителю. Спасибо гидравлическим опорам, через которые стальной подрамник с передней подвеской крепится к кузову.

Маршрут проложен в основном по узким асфальтированным дорогам, где еду строго по правилам. Но изредка встречаются хорошо укатанные гравийные участки с профилированными поворотами – на них так и тянет пошалить, пустив машину широким юзом. На «Олроуде» это сделать несложно благодаря системе Offroad Detection,



распознающей покрытие под колесами. Она делится информацией с программой курсовой устойчивости ESP, которая позволяет корме небольшие вольности. Кстати, вилянию хвостом способствует и межосевой дифференциал, распределяющий в обычном режиме крутящий момент между передней и задней осями в соотношении 40:60 – прямо как у настоящего спортивного автомобиля.

Навигационная система вывела на автобан. Знак отмены ограничения скорости остался за стеклом пятой двери. Педаль в пол, и на спидометре уже 180 км/ч, а в коробке шестая передача. Определил по цифре на панели приборов – пересчет остальных передач происходил абсолютно незаметно. При съезде с автобана клавишей на панели перевел коробку в «спорт». Если в обычном режиме при энергичном торможении коробка почти до остановки удерживает высшую передачу, то теперь она последовательно подтыкает пониженные, помогая осаживать машину. Переключать передачи можно и лепестками на руле. Попробовал пару раз – не воодушевило. Даже опытный водитель вряд ли перегонит столь быструю и умелую электронику.



Вокруг рычага переключения передач «Олроуда», как и на обычной «Ауди-А4», расположили клавиши управления настройками автомобиля, навигацией и ручником.

Информация о работе системы «старт-стоп» появляется на приборном щитке. Экономия бензина при поездках по городу составляет 0,2 л/100 км.

Интерьер в духе «Ауди». К качеству сборки, материалам отделки и эргономике не придерешься.



А ОЛ ЛИ РОУД?

Вторая часть тест-драйва проходила на заводской испытательной трассе. Путь до нее коротал в компании машины с бензиновым двигателем 2,0 TFSI и механической коробкой, на которой установлена система «старт-стоп». Если при остановке на светофоре перейти на «нейтраль» и отпустить сцепление, двигатель заглохнет и заведется лишь при включении передачи. Производитель обещает существенную выгоду – на 100 км по городским улицам можно сэкономить стакан бензина, а выбросы CO_2 снизятся на 5 г/км.

Грязевые ванны заводской испытательной трассы пришлись по вкусу не только сидящим за рулем – фотографы в погоне за эффектным кадром скакали через лужи и ямы не хуже вседорожников. Такое бездорожье, конечно, не сравнить с сельской подмосковной дорогой – скорее это неплохая проверка геометрической проходимости. На некоторых участках «А4 Олроуд» вывешивал одно из колес, но электроника чутко распознавала возникшую ситуацию. Прихватывая тормозами висящее в воздухе

Характерно загнутые «реснички» выражают явное недовольство: «Я, конечно, «Олроуд», но не до такой степени!».

Никаких механических блокировок дифференциалов на «А4 Олроуд» нет. С вывешиванием колес справляется электроника, перераспределяющая с помощью тормозных механизмов крутящий момент.



ЭЙ, НА КОРМЕ!

Притом что у «Олроуда» множество достоинств, не стоит забывать, что он еще и универсал. А значит, рожден возить поклажу. Поэтому на пол багажного отделения уложен практичный поддон (стандартное оборудование). С одной его стороны ворсовое покрытие, а если перевернуть, получится пластиковый водонепроницаемый лоток для перевозки мокрых и грязных предметов. Дополнительно можно снабдить пятую дверь электромеханическим приводом, приобрести комплект для крепления багажа с телескопической штангой и пружинной стяжной лентой. Или заказать лючок в спинке заднего сиденья с чехлом для перевозки лыж или иных длинномеров. Сложив задние сиденья, грузовой отсек увеличите с 490 до 1430 л.



«Ауди-А4 Олроуд» отлично ездит по асфальтовым и грунтовым дорогам. От серьезного бездорожья опытного владельца отпугнет конструкция, разумного – цена.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	AUDI A4 ALLROAD QUATTRO		
	2,0 TFSI	2,0 TDI	3,0 TDI
Общие данные			
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4721/1841/1495		
база	2805		
колея спереди/сзади	1583/1574		
Радиус поворота, м	5,75		
Снаряженная масса, кг	1650	1630	1730 (1765)*
Полная масса, кг	2220	2200	2300 (2335)
Объем багажника (VDA), л	490/1430		
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,9	8,9	6,6 (6,4)
Максимальная скорость, км/ч	230	213	237 (236)
Топливо/запас топлива, л	А95/64	ДТ/64	
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	6,8	5,7	5,8 (6,1)
городской цикл	10,2	7,7	9,6 (8,7)
смешанный цикл	8,1	6,4	7,2 (7,1)
Двигатель			
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация	P4		V6
Число клапанов	16		24
Рабочий объем, см^3	1984	1968	2967
Степень сжатия	9,6	16,5	16,8
Мощность, кВт/ л.с. при об/мин	155/211 4300–6000	125/170 4200	176/240 4000–4400
Крутящий момент, Н·м при об/мин	350 1500–4200	350 1750–2500	500 1500–3000
Трансмиссия			
Тип	полноприводная		
Коробка передач	A7	M6	M6/A7
Ходовая часть			
Подвеска: спереди и сзади	многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые		
Размер шин	225/55R17		

**В скобках данные версий с автоматической коробкой передач.*



колесо, она перераспределяла крутящий момент на соседнее, опиравшееся на землю. Хрусь-тыр, и «немец» с честью выбирался из очередной сложной ситуации. Несмотря на довольно солидный клиренс (180 мм), кое-где автомобиль чиркал днищем о грунт, предупреждая, что его возможности небезграничны. Все-таки это полноприводный универсал с увеличенным дорожным просветом, а не вездеход – для перемещения по «направлениям» существуют другие машины.

Девять лет назад появился «Ауди-А6 Олроуд». Теперь семейство пополнилось младшей моделью, и не исключено, намекали представители фирмы, что скоро свет увидит и «Олроуд» на базе А3. Базовая версия «А4 Олроуд» в Германии будет стоить 37 100 евро. У нас точные цены станут известны летом, когда начнутся продажи. Ждать осталось недолго, скоро увидим новинку на российских дорогах… и бездорожье. **ЗР**



Туризм и дизель

– это отличное сочетание, утверждает Максим Сачков, познакомившись с трехлитровым универсалом БМВ пятой серии. Фото: Александр Батыру.

И часа не прошло, а сколько потрясений! Уже на первых километрах на приборном щитке БМВ-530d «Туринг» загорелась сигнальная лампочка: низкое давление в шинах! Они хоть и «ран-флэт», однако тоже боятся проколов, только виду не показывают. Все обошлось! Но теперь пистолет не лезет в горловину бензобака – шторка предохранительного клапана не открывается. Заправщики развели руками: ищите воронку или АЗС с более современными пистолетами (а их даже в Москве наперечет!). В итоге бак «вскрыл» дедовским способом, отжав отверткой усики предохранителя. Дилеры предлагают цивилизованное решение – переходник... за 1000 рублей. Выглядит особенно трогательно на фоне цены тестового универсала – 3 773 296 рублей!

Автомобиль наконец прекратил испытывать мою стойкость, мы поменялись ролями. Так мне нравится намного больше. Удивительно, как БМВ удается наделить даже немаленькие машины такой легкостью. Сказывается авиационное прошлое? Кстати, со светофора 530-й разгоняется, как самолет: тело плавно и мягко вдавливает в удобные, будто слепленные по фигуре кресла. Но хотя универсал и умеет ездить быстро, на резкие и необдуманные действия отнюдь не провоцирует. Скорее заряжает уверенностью и спокойствием, пока плетется в ленивом городском потоке, – автомат незаметно перебрасывает передачи, дизель умиротворенно шепчет: не спеши, и так везде успеем. Еще бы, ведь в запасе 235 «лошадей», а жесткая подвеска комфортно проглатывает мелкие неровности.

Как любая пробка когда-нибудь заканчивается, так и череду монотонных будней венчает яркий праздник. Вырываясь на свободное шоссе, невольно ловишь себя на ощущении, что в твоих руках не длинный «Туринг», а маленькое юркое купе. В настройках все настолько прозрачно, будто знаком с автомобилем с тех пор, как получил права. Пухлый руль словно становится толще от поступающей с колес информации, на руление БМВ реагирует без размышлений, а четко работающий автомат и понятная педаль акселератора позволяют точно отмерять тягу. В среднем за поездку, примерно половина которой пришлась на загруженный мегаполис, «Туринг» требовал солярки чуть меньше 9 л/100 км.

БМВ перестает быть паинькой, когда пропадает ровный асфальт, а вместе с ним спокойствие и уверенность водителя. Сначала неприятная борьба с колеей – машину все время приходилось корректировать рулем и тягой. Деформационный шов на хорошо знакомой эстакаде чувствительно сказался на поведении автомобиля, сделавшего шаг в сторону четырьмя





BMW 530d Touring

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4843
ширина	1846
высота	1491
база	2886
колея спереди/сзади	1558/1581
Снаряженная масса, кг	1775
Полная масса, кг	2300
Разгон 0–100 км/ч, с	7,0
Максимальная скорость, км/ч	243
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	70
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	9,3
загородный цикл	5,3
смешанный цикл	6,8

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р6, 24 клапана, 3,0 л, 173 кВт/235 л.с. при 4000 об/мин, 500 Н·м при 1750–3000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная, А6.



Пятую дверь с электроприводом отпирают с брелока, а закрывают, нажав кнопку на торце «калитки».



Объем багажника «Туринга» – 500 л (с шинами «ран-флэт»). С убранным вторым рядом сидений грузовой отсек увеличивается до 1650 л.

колесами. К вечеру пошел дождь. Для интереса отключил электронику. Теперь стоит чуточку перебрать с тягой – закружишься в танце на воде. С включенной же системой стабилизации едешь даже быстрее и гораздо спокойнее. О добросовестной работе невидимого помощника сообщает лишь лампочка на приборном щитке.

Престижный, высокотехнологичный, безопасный; мощный и экономичный; а еще – туристский. Добавить вроде нечего, убавить бы цену... **ЗР**

BMW 530d Touring – возможность совместить приятное с полезным.



Служу Отечеству!

Полный привод, большой дорожный просвет, тяговитый дизель – таков рецепт современных настоящих вседорожников. Чем от них отличается заслуженный ветеран российских вооруженных сил – «УАЗ-Хантер»? Выяснить это взялся Денис Арутюнян. Фото: Георгий Садков.

«Хантер» уже давно вернулся на гражданку, но, глядя на него, невольно вспоминаешь об армейском прошлом. Так и слышится: «Левой! Шире шаг!». Да и кого, кроме покорного молодого солдата, можно посадить за руль? Ведь для этого надо обладать гибким телом (иначе не втиснешься в узкий дверной проем), короткими ногами (высоко подвешенные педали сцепления и тормоза не дадут разгуляться голенастым) и неприхотливостью (голый металл в салоне, непомерно большой руль и тугие сдвижные форточки вызовут у неженок приступы паники).

Нет, уж лучше сосредоточимся на новинке – только что призванном на службу дизельном моторе ЗМЗ-514, который теперь отвечает экологическим нормам Евро III. Может, он придаст «Хантеру» гражданский характер?

А вот и нет! Нрав бывалого грубоватого служаки ощущаю сразу после поворота ключа. По всему массивному телу автомобиля пробегает крупная дрожь, а клетка салона наполняется тяжелым басовитым тарахтением. С ростом скорости вибрации уменьшаются,

В багажник можно не только сложить амуницию, но и посадить на откидные креслица десант из пары щупленьких рядовых.



Дизельный «Хантер» продают в комплектации... Diesel (!) за 387 000 рублей.

а шумовой фон меняется – к рычанию двигателя присоединяется подвывание трансмиссии и свист ветра в щелях кузова. Время от времени монотонное соло дизеля прерывается – нужно переключить передачу.

Кстати, работа корейской коробки «Даймос» заслуживает отдельной похвалы. Тем более что переключаться приходится часто: тяговый диапазон двигателя неширок.

Нет, этот солдатик не любит маршировать на плацу, ему по душе поля и окопы. Что же, попробуем. Вот и едва заметная колея, уходящая за горизонт. «Хантер» так и рвется в бой. Но вот толщина мокрого, скользкого снега под колесами превышает разумный предел – пора переходить на пониженную передачу. Мотор надсадно ревет, а УАЗ уверенно бороздит дорожку, на которую рискует заезжать лишь гусеничная техника. Не сбавляя хода, добрались до ровной площадки – надо же запечатлеть покорение вселенной! Эх, зря остановились: ехать дальше вездеход отказался. Мотор исправно проворачивает колеса, но задубевшие штатные покрышки К-151 не в силах уцепиться за снег. Помогла лопата (друг солдата).

Возвращаясь к цивилизации, решил ехать поосторожнее – повторять процедуру выкапывания и выталкивания не хотелось. Но обратный путь УАЗ легко преодолел: даже в тяжелом режиме мотор не захлебывается, что случалось с его бензиновым собратом. Сюда бы еще хорошие шины – и можно не выбирать дороги, а пробивать себе новые! И никогда не заезжать на асфальт, ведь такие «танки» созданы для настоящей, полевой, а не парадно-глянцевой военной службы Отечеству! ЗР



Эргономика для «солдата» не главное. Сиденье есть, руль да педали на месте, и на том спасибо.



UAZ Hunter Diesel

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4100
ширина	2010
высота	2025
Снаряженная масса, кг	1815
Полная масса, кг	2565
Максимальная скорость, км/ч	120
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	2х39
Расход топлива в загородном цикле, л/100 км	10,1

ДВИГАТЕЛЬ:
дизельный, Р4, 2,2 л, 67 кВт/91 л.с. при 4000 об/мин, 196 Н·м при 2500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
полноприводная, М5.

Молодой йети хочет познакомиться

Вам предлагают поучаствовать в самом первом тест-драйве автомобиля, даже его предсерийных образцов… Будете ли вы раздумывать? Антон Чуйкин помчался на встречу с «Йети» быстрее, чем если бы ему предложили интервью с настоящим снежным человеком.



Из пяти предлагаемых моторов (от 105 до 170 л.с.) удалось опробовать два: бензиновый 1,8 л (160 л.с.) и дизель 2,0 л (140 л.с.). Оба уже известны по другим моделям концерна и на «Йети» работают в паре с шестиступенчатой механикой. Бензиновый удобнее на бездорожье (отличный запас тяги на низких оборотах), дизель экономичнее (средний расход за время теста – 7,2 л/100 км против 8,1 л у бензинового). За исключением переднеприводной версии со 105-сильным 1,2-литровым мотором и семиступенчатой коробкой DSG, «йети» не имеют автоматической трансмиссии. И если для европейского рынка это нормально, то в России автомат востребован. Да и на бездорожье будет легче двигаться, особенно с дизелем. Надеюсь, к началу продаж это учтут.

180 мм дорожного просвета – не много и не мало для современного кроссовера. Передний свес великоват для предложенных нам геометрических упражнений: доказано поцарапанным бампером. За ним, кстати, мощная штатная защита мотоотсека.



Организаторы, на мой взгляд, напрасно подчеркивали, что знакомят нас с предсерийными машинами: каких-либо огрехов сборки или недочетов, которые нужно срочно исправить, я не нашел. Предложенную короткую программу пара молодых «йети» легко выполнила, прокатив по городским и загородным дорогам и, конечно, грунтовкам с крутыми спусками и подъемами. Кстати, «Шкода» особенно упирает на внедорожные качества новинки – очевидно, чтобы отделить «Йети» от существующих полноприводных модификаций. И хотя автомобиль действительно использует решения, опробованные, в частности, на «Октавии» и «Суперб» 4×4 (и «Тигуане», разумеется), он другой по сути: первый SUV, или паркетник, или компактный вседорожник «Шкоды». Кстати, при длине



А теперь – самое, на мой взгляд, интересное. Заднее сиденье легко вмещает двоих пассажиров, вместо третьего я предпочел бы разложить подлокотник. Спинка регулируется, оставляя небольшую щель перед полкой багажника.



Делай раз! Опускаем подголовник, поднимаем рукоятку у замков ремней (согласен, не самое удобное место, особенно при обратном процессе) – и спинка ложится горизонтально.



Делай два! Ставим сиденье вертикально. Если дальше поедем со сложенным креслом, вытягиваем крючок на резинке со стороны обивки и цепляем за стойку подголовника. Но мы кресло фиксировать не будем: делай три!



Подняв красные рычажки внизу, снимаем сиденье целиком. Масса его не столь велика, чтобы повлиять на общую оценку трансформации салона: легко! Каждую из трех частей заднего дивана можно так же сложить и демонтировать.

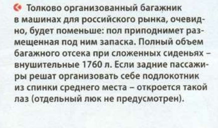
В основе полноприводной трансмиссии – муфта «Халдекс», размещенная у главной передачи задней оси. Это, по сути, многодисковое сцепление в обычных условиях практически бездействует, на передние колеса передается 96% крутящего момента. При пробуксовке диски по команде электроники сжимаются и машина становится полноприводной. Регулируя сжатие дисков, меняем степень блокировки межосевой муфты.

Справиться с диагональным вывешиванием поможет электронная блокировка межколесных дифференциалов. Также в арсенале водителя кнопка off-road, которая изменяет настройки блокировок, делает педаль газа менее чувствительной, меняет программу ABS и противобуксовочной системы и включает Downhill assistant – устройство, поддерживающее постоянную (от 8 до 30 км/ч) скорость на самом крутом спуске. Не стоит ждать от «Йети» подвигов на бездорожье, но для кроссовера, в жизни которого грунтовки и грязь скорее эпизод, он оснащен вполне достаточно. Впрочем, это мы тоже еще проверим – здесь, в России.



В меру современно, практично, узнаваемо. По сравнению с «Октавией» удивляет лишь, что руль перекрывает верхние сегменты панели приборов. Его можно приподнять, но сидеть станет хуже. Полагаю, объяснение этому – более высокая и прямая посадка (есть куда опустить ноги) и отсутствие привычки.





Толково организованный багажник в машинах для российского рынка, очевидно, будет поменьше: пол приподнимет размещенная под ним запаска. Полный объем багажного отсека при сложенных сиденьях – внушительные 1760 л. Если задние пассажиры решат организовать себе подлокотник из спинки среднего места – откроется такой лаз (отдельный люк не предусмотрен).

4223 мм он на 100–300 мм короче конструктивно близких конкурентов.

Машина не таит откровений по части двигателей, коробок, привода. Тем интереснее было оценить, как распорядились дизайнеры и конструкторы возможностью скомпоновать имеющиеся агрегаты и придумать новый кузов, сделать его практичным, узнаваемым и оригинальным одновременно. На мой взгляд, это удалось.

Предсерийный статус делал бессмысленными вопросы о цене, тем более российской. Выступавший в роли инструктора д-р Эркхард Шольц, член совета директоров «Шкоды», ответственный за техническое развитие, не исключил возможности производства «Йети» в Калуге: «Мы сейчас как раз прорабатываем этот вопрос». Надеюсь на положительное решение: и на цене скажется благотворно, и вообще – снежный человек если где и водится, то в России, конечно.

Продажи «Шкоды-Йети» в Европе начнутся летом, к нам автомобиль попадет к концу года (не с подготовкой ли производства связана задержка?). А в одном из ближайших номеров мы планируем рассказ о тест-драйве серийных машин. ЗР

Пересекая гольф

В семействе «Гольф» есть автомобиль с вседорожными замашками. По всей видимости, он еще долго будет соседствовать в автосалонах с «гольфами» уже следующего, шестого поколения. Посмотреть «Кросс» вызвался Максим Сачков. Фото: Константин Якубов.

Около двух десятилетий назад на основе второго «Гольфа» сделали сельский вариант автомобиля и нарекли его подобающим именем – «Кантри». Рамная конструкция, увеличенный дорожный просвет, полноприводная трансмиссия с вискомуфтой, позаимствованная у модели «Синкро». Но если старший родственник был во многом самостоятельной моделью, то «Кросс» – вариация на тему «Гольфа», точнее, более высокого «Гольфа Плюс». Привод, сразу отмечу, передний.

Из-за оригинального обвеса «Кросс» вытянулся в длину на 23 мм и раздался в ширину на 16 мм. А в высоту прибавил благодаря релингам на крыше и увеличенному на 20 мм дорожному просвету. Хотя поставлю последний факт под сомнение – такую прибавку, указанную в спецификации «Кросса», получают все «фольксвагены», поставляемые в Россию. Для плохих дорог это, конечно, благо, как и защищенные темным пластиком низ кузова и колесные арки. Такой обвес не столь нежен, как лакокрасочное покрытие, и устоит при «пескоструйной» обработке мелкими камешками и льдинками. Правда, более серьезные препятствия все равно оставят на сером фоне памятные царапины.

Что-то я не могу найти в салоне заметных отличий от «Гольфа Плюс». Разве что блестящие накладки *Cross* на порогах да немного иные материалы и отделка интерьера. Здесь так же просторно и удобно и на передних, и на задних сиденьях, неплохая обзорность с водительского места, продуманная эргономика. Кроме того, к вашим услугам многочисленные варианты трансформации. Или вот, например, багажник с двойным дном (полезный объем 395 и 505 л соответственно).



Volkswagen CrossGolf

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4233
ширина	1776
высота	1651
база	2578
колея спереди	1538
сзади	1508
Снаряженная масса, кг	1308
Полная масса, кг	1920
Разгон 0–100 км/ч, с	13,5
Максимальная скорость, км/ч	177
Топливо	А92–95
Запас топлива, л	55

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 8 клапанов, 1,6 л, 75 кВт/102 л.с. при 5600 об/мин, 148 Н·м при 3800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; А6.

«Фольксваген-КроссГольф» не дает серьезных преимуществ на бездорожье. Это скорее возможность выделиться оригинальным исполнением.



«Кросс» многим похож на «Гольф Плюс», в том числе запасливостью. Кругом ящички, полочки, ниши – хоть записывай, куда что положил.



Помимо автоматической коробки, на «КроссГольф» устанавливают 5-ступенчатую механику. На рычаге одна из немногочисленных оригинальных деталей – надпись *Cross*.



Для пущего комфорта задним пассажирам можно заказать мягкий центральный подлокотник, на котором закреплен вместительный бокс.

Проверенный 1,6-литровый бензиновый мотор для «Кросса» – отличный выбор. Не спорю, шумноват, зато прост по конструкции, надежен, вынослив да и российскую пищу переваривает. Будто и не немец вовсе, а простой деревенский мужик. А пару себе какую нашел – умную и расторопную! Шестиступенчатая автоматическая коробка мягко и своевременно изменяет крутящий момент от передачи к передаче. Кроме того, гидромеханика умело скрывает недостатки мотора, компенсируя на тяжелой дороге нехватку тяги. Конечно, в трудной ситуации выручил бы полный привод, но… Такие машины, возможно, были в умах конструкторов, но не в планах маркетологов.

Цены на «Кросс» с автоматом начинаются с 865 тыс. руб., версии с механикой доступнее на 70 тыс. руб. Для сравнения: самые дешевые модификации «Гольфа Плюс» с такими же силовыми агрегатами дешевле примерно на 15%. Правда, и комплектации беднее. Но все равно разница в стоимости существенная, а вот в характеристиках... Впрочем, поле он пересечь сможет. Ухоженное поле для гольфа. **ЗР**

Трансмиссия – выполнима!

Паркетники и хорошая проходимость несовместимы? Оценить нюансы современных кроссоверов с разными коробками передач взялись Сергей Воскресенский и Денис Арутюнян. Фото: Константин Якубов.

Испытания вседорожников с разными трансмиссиями мы задумали как некий зимний идеологический аналог «60 часов «За рулем». Конечно, это лишь часть испытаний, которые хотелось бы провести в будущем, но очень существенная. Больно уж «непрозрачными» становятся автомобили! Каковы их реальные возможности? Какой тип из популярного ныне набора трансмиссий выбрать под конкретные условия эксплуатации?

Мы опять на скоростной дороге полигона, только теперь укрытой снежным покровом толщиной 200–300 мм. Объекты нашего обследования – новинки, уже весьма популярные в России.

«Пежо-4007» – продукт современного клонирования (близнец «Мицубиси-Аутлендер XL» и «Ситроена С-Кроссер»). Кстати, вариатор и элек-

PEUGEOT 4007

двигатель бензиновый, 2,4 л, 170 л.с., вариатор CVT, полный привод с автоматически подключаемой задней осью.

SUBARU FORESTER

двигатель бензиновый, 2,5 л, 172 л.с., 5-ступенчатая механика, демультипликатор, постоянный полный привод.

VOLKSWAGEN TIGUAN

двигатель турбодизельный, 2,0 TD , 140 л.с., 6-ступенчатый автомат, полный привод с автоматически подключаемой задней осью.

тронная муфта у близнецов совершенно одинаковые.

Дизельный «Тигуан» – один из представителей обширного семейства полноприводных «фольксвагенов» с муфтой «Халдекс» последнего поколения и 6-ступенчатой автоматической коробкой передач. Автомат и дизель показались весьма разумным сочетанием для нашего потребителя.

Ну и наконец, симметричный, как его называют японские конструкторы, полный привод. «Субару-Форестер» для этих испытаний выбрали именно с 5-ступенчатой механикой и традиционным для фирмы демультипликатором.

Аутсайдер наметился сразу, еще до начала серьезных испытаний. А вот выделить лидера не так просто. Результат получился неожиданный и не очень связанный с конструкцией трансмиссии…

БЕЗЗУБЫЙ

Поначалу «Пежо-4007» радует не только выразительной внешностью: он резв, удобен внутри, надежен в управлении, в том числе на скользкой дороге. Благодаря полностью отключаемой системе стабилизации на нем можно вволю поскользить, почувствовать все нюансы полного привода. Настораживают грубоватые и шумные на дорожной мелочи подвески да невесть откуда взявшаяся карта Франции в навигаторе (машина-то в российской комплектации!). Трудно передать ощущение в тот момент, когда GPS-модуль начинает связываться со скоростным кольцом полигона, демонстрируя при этом улицы Парижа. Зато вариатор с нудноватым темпераментом работу выполняет исправно, и до определенного момента к нему относишься почти как к обычному, хотя и немного странному, автомату.

Он застрял! Вокруг задорно бороздят снег «Форестер» и «Тигуан», выбирая местечко посимпатичнее. А смело ринувшийся туда же 4007-й беспомощно зависает в рыхлом сугробе. Мотор старательно рычит, трансмиссия тоже трудится – по телу машины, по крайней мере, пробегает дрожь. Но колеса, увы, стоят на месте. Похоже, вариатор попросту буксует, старательно переводя энергию мотора в тепло. Можно, конечно, подождать, пока оно растопит снег, но тогда уже нечего будет испытывать. А ведь работа еще толком не началась.

Поехали! Антипробуксовочную электронику лучше сразу отключить, иначе она остановит машину в первом же серьезном сугробе и все повторится. В глубоком снегу 4007-й становится нервным, норовистым, постоянно шарахается из стороны в сторону. Особенно это мешает при самом внедорожном режиме настроек трансмиссии 4WD Lock. А вот в среднем – без Lock – «Пежо» ведет себя несколько спокойнее. В общем, приноравливаемся потихоньку.

Вариатор очень быстро заставляет перейти на низшую фиксированную передачу, но даже тогда не получается аккуратно работать акселератором. Система все время запаздывает, и машина норовит зависнуть в снежном плену, поэтому гораздо проще держать газ нажатым почти в пол. В этом случае удается поддерживать стабильное поступательное движение и преодолевать серьезные препятствия. Честно говоря, порой страшновато – настолько облик автомобиля контрастирует с окружающим пейзажем. Но главное – не терять ход! Тогда «Пежо» режет сугробы, как нож масло.

Увы, расплата наступает быстро. От силы километр «внедорожной» езды, и звук колокольчика, а вместе с ним появившийся на дисплее символ сообщают о перегреве трансмиссии. Тут же норовит отключиться привод задней оси, а «Пежо» в отместку за издевательства требует обращения на сервис. После 15-минутного отдыха проблемы устраняются сами собой, и можно бы двигаться дальше, только веры в машину уже нет, ведь через несколько минут все повторится. Вариатор, похоже, действительно самое слабое место. Ведь перегрев преследует его не только в глубоком снегу – достаточно погазовать от души даже на обычной площадке и даже в переднеприводном режиме.



О сколько нам открытий чудных готовит... Московская область! До загадочного шара все машины добрались играючи, без потерь. Правда, очень грязными.

Пробить колею в сугробе на «Пежо» – целая наука. Даже в ручном режиме вариатора реакция на работу газом замедленная, а в автоматическом и вовсе рискуешь не успеть вытянуть машину из опасного заноса.

Peugeot 4007

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Плод корпоративного сотрудничества «Мицубиси», «Пежо» и «Ситроена» дебютировал в ноябре 2006-го. С прошлого года продают в России.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновый 2,4 л, дизельный 2,2 HDi (170 и 156 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5- или 6-ступенчатая механическая, вариатор CVT.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Premium, Premium Pack.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
1 117 000–1 255 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Возможность полностью отключить систему стабилизации, хорошая геометрическая проходимость.

– Пробуксовка вариатора в глубоком снегу, быстрый перегрев вариатора и муфты, сильное рыскание на бездорожье.

Явно предназначен для ровных дорог и усовершенствованных покрытий, к серьезным нагрузкам трансмиссия с вариатором совершенно не готова.

ЖАРОПОНИЖАЮЩЕГО!
Он строг внешне, снизу защищен, как тевтонский рыцарь, удобен и колоритен одновременно. Усаживаясь в «Тигуан», словно надеваешь отлично подогнанный костюм, который облегает там, где следует, и при этом совершенно не мешает управлять автомобилем. А уж сочетание 140-сильного турбодизеля и 6-ступенчатого автомата и вовсе приводит в восторг – настолько бесшумно, ненавязчиво и в то же время гармонично общение агрегатов. Словом, удобный и продуманный автомобиль. Разве что подвески довольно жесткие, прямо-таки с легковыми характеристиками.

Сизый дымок заволок плетущихся позади соперников. На тахометре 3000–3500 об/мин. Да, достается дизельку по полной. Коробка передач немного покапризничала, ловко лавируя между первой и второй. Использовав ручной режим, ограничились первой ступенью – нагрузочка-то будь здоров! По сугробам «Тигуан» идет как танк, единственное, что ему мешает, – систе-



Вариатор «Пежо» – занудный характер и нерасторопность.

«Шайба» выбора режимов трансмиссии позволяет водителю 4007-го сэкономить бензин на асфальте и подготовиться к бездорожью заранее.



«Тигуан» в сугробе неплох, но подвески, рассчитанные на ровные дороги, способны вытрясти душу всего за полчаса напряженной езды.

Volkswagen Tiguan

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Начало продаж в августе 2008-го совпало с началом производства кроссовера в России.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 1,4; 2,0 л и турбодизельный 2,0 TDI (150, 170 и 140 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатые механическая или автомат.

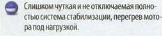
КОМПЛЕКТАЦИИ:
Track&Field, Sport&Style.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
985 381–1 196 243 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Неплохо защищен от плохих дорог, хорошее взаимопонимание двигателя и трансмиссии в обычных режимах, надежное поведение в глубоком снегу.

– Слишком чуткая и не отключаемая полностью система стабилизации, перегрев мотора под нагрузкой.


Трансмиссия не только хорошо защищена, но и не боится плохих дорог. Зато их, как и медленное движение с высокой нагрузкой, явно недолюбливает дизель.

ма стабилизации. Даже после нажатия на кнопку *ESP Off* электроника вмешивается в происходящее, хотя и позже, чем в обычном режиме. Она все время стремится выпрямить машину, не понимая, что так двигаться в данный момент просто не получается. Едем галсами, из-за электронных торможений периодически выныривая на более укатанную дорожку.

Все-таки этот кроссовер хорошо справляется с поставленной задачей. Он не очень рьяно рыскает и, следовательно, не так утомителен в управлении. К тому же здесь удается увереннее работать газом, корректируя свои ошибки (ведь глубина снежного покрова непостоянна).

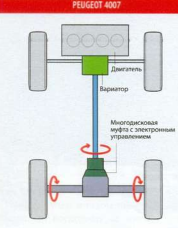
Вспыхнувший поначалу символ перегрева вместе с грустно брякнувшим зуммером показались возмутительной ошибкой. Ведь уже на протяжении нескольких километров все работает просто идеально! Увы, стрелка указателя температуры двигателя уверенно подобралась к 130 градусам и не же-


Перегрев мотора – подобного от «Тигуана» не ожидали! Может, если снять многочисленные защитные щитки, этого удалось бы избежать?

Даже в глубоком снегу можно ехать не только на принудительной первой передаче, но и довериться автоматическому режиму коробки – она это позволяет.

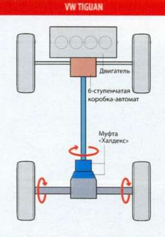


PEUGEOT 4007



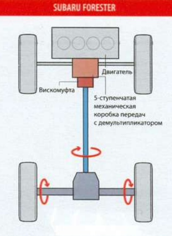
Несмотря на неплохой дорожный просвет, «Пежо-4007» мало приспособлен для бездорожья. Пластиковая защита картера и абсолютно открытое брюхо с висящими шлангами и выпирающими деталями выпускной системы заставят выбирать маршрут с особой тщательностью. Зато режимами трансмиссии управлять просто: можно выбрать передний привод (2WD), подключить задние колеса (4WD Lock) или доверить распределение крутящего момента электронике (4WD Auto).

VW TIGUAN



«Фольксваген-Тигуан» оснащен стальной защитой двигателя, плоское днище прикрыто металлическими щитками. Подспорьем служит и постоянный полный привод, в котором момент по осям распределяет муфта «Халдекс». В тестовом автомобиле версии Track&Field вдобавок есть кнопка OffRoad; ею изменяют режим работы муфты и чувствительность педали газа – так проще штурмовать особо тяжелые участки.

SUBARU FORESTER



Отсутствие защиты днища – недостаток. Правда, двигатель прикрыт снизу пластиковым кожухом, а элементы выпуска и тормозные трубки аккуратно подвешены в нишах. Кроме того, у «японца» самый большой в этом тесте дорожный просвет и хорошие параметры геометрической проходимости. В приводе «Лесника» (версия без турбонаддува) – механическая коробка передач с демультипликатором и вискомуфта, блокирующая межосевой дифференциал.

лает возвращаться в безопасную зону. Трансмиссия выдержала экзамен, а вот двигатель оказался не готов к подобным нагрузкам и запросил пощады. Остановка, мгновенно навалившийся гул вентиляторов – и прямо на глазах стрелка термометра возвращается на место. Все происходит настолько стремительно, что фотограф с первого раза не успевает запечатлеть неожиданный конфуз. Что это, глухая защита снизу нарушила тепловой режим мотора или автомобиль на подобные нагрузки совсем не рассчитан? Повторяем эксперимент: стрелка вновь начинает шествие к красной зоне примерно через 20–25 минут. Третий раз мучить машину не стоит...

Средства спасения и дополнительная «тягловая сила» понадобились еще до начала серьезной работы – «Пежо-4007» не смог самостоятельно занять место рядом с оппонентами.

Subaru Forester

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Дебют нового поколения состоялся в январе 2008 года на автосалоне в Детройте. В конце мая стартовали продажи и в России.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые 2,0;
2,5 и 2,5 л турбо (150, 172 и 230 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая,
4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
семь уровней.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
1 062 100–1 499 100 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

\+ Комфортен, стоек к перегрузкам; хорошая проходимость, надежная управляемость.

− Не отключаемая полностью система стабилизации; автомобиль снизу не защищен.

Чуток, удобен и очень надежен в не очень подходящих для кроссовера условиях движения. Настоящий полный привод, как выяснилось, неплохо подготовлен для подобного эксперимента.

На целине «Форестер» отыгрался за претензии к нему – преодолев все тяготы, японский кроссовер не подвел ни разу. Отличная работа полного привода «Субару» вселяет ощущение вседозволенности. Главное – не поддаться, удержать себя в рамках.

К работе коробки «Форестера» претензий никаких. А вот о предупреждении на рычаге «понижайки» забывать не стоит: перед тем как воспользоваться им, нужно выжать сцепление.



В ОПРАВДАНИЕ ИМЕНИ

Сначала «Субару-Форестер» получил изрядную порцию критики. Салон простоват, на скользких кожаных сиденьях не очень удобно, да и морскую болезнь на шоссе подхватить недолго. Зато просторно, опять же настоящий полный привод. Но в общем ничего особенного.

Ощущения резко меняются, едва начинаем пробные поездки по снежной целине. Оказывается, этот паркетник умеет легко трогаться в сугробе, поднимая фонтаны снежной пыли, способен маневрировать вдоль и поперек там, где только что натужно пыхтел высокий пикап – наша техничка-спасатель. «Форестер» делает очень серьезную заявку на роль внедорожного лидера.

Правда, как и в «Тигуане», двигаться по целине мешает электроника. В «японце» полностью отключить ее тоже нельзя, но она не так строга и позволяет подобрать режим, при котором «Лесник» может двигаться, даже развернувшись почти поперек дороги; главное – поменьше крутить рулем.

Он заметно комфортнее остальных. Вот где мягкие подвески во благо! После попрыгунчика «Тигуана» или болтающегося из стороны в сторону 4007-го

◆ «Стабилизационный фонд» машин – электронные «ошейники». Хотя функция отключения есть у всех, полностью принять управление на себя позволяет водителю только «Пежо» (слева). Нажатие кнопок в «Фольксвагене» и «Субару» (справа) лишь притупляет чувствительность компьютеров, заставляя их вмешиваться гораздо позже обычного.



здесь просто отдыхаешь. Конечно, от работы рулем и газом никто не освобождал, но насколько же чуткая реакция на действия водителя! Кажется, автомобиль не сугробы бороздит, а едет по ровной заснеженной площадке.

Тахометр показывает от 3000 до 4000 об/мин, в коробке – первая передача, демультипликатор то включен, то выключен – экспериментируем! А «Форестер», натужно ревя мотором, знай себе наматывает километр за километром. Водители смелеют, все глубже ныряя в целину, и каждый раз автомобиль уверенно выкарабкивается, заставляя поверить, что и кроссовер иногда может быть вполне приличным проходимцем.

ПУТЬ К ШАРУ

Серый купол больше 20 метров диаметром, невесть откуда появившийся у деревни Игнатово, что в окрестностях Дубны, давно стал местной достопримечательностью. Молва гласит, что его уронили с вертолета при транспортировке – да там и оставили. Другие

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

◆ Общие данные	PEUGEOT 4007	VW TIGUAN	SUBARU FORESTER
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4635/1805/1713	4457/1809/1686	4560/1780/1700
база	2672	2604	2615
колея спереди/сзади	1540/1540	1570/1571	1530/1530
Объем багажника, л	441	470/1510	450
Радиус поворота, м	5,3	6,0	5,3
Масса снаряжен./полная, кг	1680/2290	1604/2260	1495/1940
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,4	10,7	10,4
Максим. скорость, км/ч	195	182	184
Топливо/запас топлива, л	А95/60	ДТ/64	А95/60
Расход топлива, л/100 км: загородный/городской/смешанный цикл	7,5/12,6/9,3	6,3/9,7/7,5	7,3/12,8/9,3
◆ Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Оп4/16
Рабочий объем, см³	2360	1968	2457
Степень сжатия	10,5	16,5	10,0
Мощность, кВт/л.с.	125/170 при 6000 об/мин	103/140 при 4200 об/мин	126/172 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	232 при 4100 об/мин	320 при 1750–2500 об/мин	229 при 4400 об/мин
◆ Трансмиссия			
Тип	полноприводная		
Коробка передач	вариатор	А6	М5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	2,35/1,52/1,11/0,86/0,68/0,39/1,75	3,95/2,30/1,56/1,16/0,86/0,69/3,42	3,45/2,06/1,45/1,09/0,78/–/3,33
Главная передача	6,47	3,81	4,11/1,20*
◆ Ходовая часть			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	225/55R18	235/55R17	225/55R17

*Понижающая передача.

Движение в колонне по глубокому снегу само по себе увлекательно. Да и каждая смена лидера добавляла азарта – зачастую без посторонней помощи машины отказывались покидать обжитые сугробы.

утверждают: когда-то здесь планировали соорудить некий военный объект, но дальше установки купола дело не пошло. Ныне эта точка на карте славится не только неповторимым внутренним эхом, но и отвратительным подъездом. Однако мы после экспериментов на целине сюда добрались играючи, очень четко понимая, на что способны наши автомобили.

Подведем итоги. Вариатор (вместе с многодисковой муфтой), по крайней мере в исполнении «Пежо» («Мицубиси», «Ситроен»), – проблемное звено в трансмиссии в условиях бездорожья: уж очень боится перегрузок. Возможно, эта слабина – «предохранитель» для экстремалов (машина целее будет), но все же вероятнее конструктивный просчет.

«Фольксваген-Тигуан» – крепок и стоек с точки зрения трансмиссии, зато дизель явно недолюбливает длительное движение с большой нагрузкой.

Ну а «Субару-Форестер» заслужил продолжительные аплодисменты: запас внедорожной живучести у него немалый. Итог довольно неожиданный, а потому особенно интересный. **ЗР**



Сергей Воскресенский: «Задуманное сравнение коробок передач превратилось почти в битву. Будем считать это репетицией еще более интересной встречи с современными кроссоверами...»

Денис Арутюнян: «По результатам теста можно судить не только о приспособленности трансмиссий к бездорожью, но и вообще о том, для какой жизни лучше подходят автомобили разных конструкций. Мне больше всех понравился «Тигуан», достойно выглядящий на асфальте и, пусть с некоторыми ограничениями, способный неплохо работать за его пределами».



РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ» (весовые и геометрические характеристики)

	Снаряженная масса, кг	Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	Дорожный просвет, мм
PEUGEOT 4007	1702	914 (53,7)/ 788 (46,3)	18°, 210, 17°, 200, 195, 19°
VW TIGUAN	1725	1021 (59,2)/ 704 (40,8)	27°, 175, 20°, 240, 205, 30°
SUBARU FORESTER	1525	827 (54,2)/ 698 (45,8)	23°, 215, 18°, 210, 205, 25°


K EA 8800





Поворот на 370

Он стал изящнее, выразительнее, быстрее и наверняка интереснее предшественника. Со спортивным «Ниссаном» знакомился Сергей Воскресенский. Фото автора и «Ниссан».

В него садишься, словно падаешь на асфальт, причем навзничь. Пока тело, обтекая горбинку передней стойки кузова, группируется и замирает в ожидании опоры, в голове проносится: «Кто и зачем придумывает подобные автомобили?». Впрочем, «Ниссан-370Z» умеет завораживать, гипнотизировать энергетикой, агрессией. Но чем больше подчиняешься этому гипнозу, тем неожиданнее пробуждение.

С ПЕРЧИКОМ

«Ниссан-370Z» – логичное продолжение предыдущей «зетки». Здесь более жесткий кузов, мощный и существенно модернизированный двигатель (V6, 3,7 л, 331 л.с.) с компактной системой, регулирующей высоту подъема клапанов. В активе не только переработанный интерьер, но и семиступенчатый автомат, добавленный к традиционной механике.

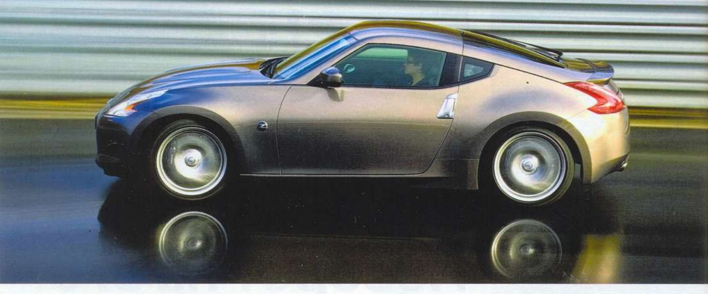
Мы придирчиво присматриваемся друг к другу. Мне нравятся хваткий руль, яркие приборы, хорошие материалы, удобный профиль сиденья с отличной боковой фиксацией. При этом отсутствует жесткий диктат в выборе варианта посадки. Против ожидания, 370-й не давит выпяченной спортивностью, предлагает некий потребительский компромисс.

Автомобилю, похоже, не очень подходят мои габариты и далекие от гоночных требований пропорции. Подушка водительского сиденья, почти лежащая на полу, – это попытка сохранить пространство над головой. Но вдобавок и повисшие в воздухе бедра, очень неудобная площадка для левой ноги.

УСЛАДА ВЫХОДНОГО ДНЯ

С остротой ощущений все в порядке! Подвески резко потряхивают даже на невидимых глазу неровностях, создавая ощущение, что и спичка на дороге будет отмечена. Механическая коробка передач озадачивает не столько усилиями переключений, сколько повышенной требовательностью к избирательности: чуть расслабился – и вместо третьей попал на пятую. Хорошо, что гибкий и удивительно отзывчивый мотор, недовольно буркнув, вывозит и на пятой чуть ли не с 30 км/ч.

Езда на «Ниссане-370Z» по небольшим французским городкам – изощренная пытка. Жесткому и целеустремленному автомобилю тесно на узких и далеко не всегда ровных улочках, некомфортно ему на разрешенных 50–60 км/ч. Словно протестуя, он норовит шаркнуть о лежачих полицейских шторкой под передним бампером, нагрузить руль слишком строгим усилием. Вырвавшись на относительную свободу, машина огорошивает гулом истосковавшихся по скорости 19-дюймовых покрышек, перекрывающим даже рокот мотора!



Главный прибор водителя – тахометр. Особенность «зетки» – напольная педаль газа.



Nissan 370Z – по натуре стритрейсер: яркий, быстрый, запоминающийся. Но в семейном гараже подобный автомобиль должен быть… последним.

Ну наконец-то! Стрелка тахометра рывком скакнула вверх, к красной зоне. Негромкий баритон V-образной «шестерки» сменился утробным ревом, над тональностью которого акустикам не мешало бы дополнительно поработать. Но это уже не главное, ведь «Ниссан» мгновенно превратился в проглатывающего километры хищника. Защелкали рывком переключаемые передачи, вслед за ними навалилось, припечатало к спинке сиденья мощное ускорение. Строгим, острым как лезвие бритвы стало рулевое управление, уже не терпящее панибратства и вольностей. Даже плавность хода стала лучше, словно мы взлетели над дорогой. Автомобиль в своей стихии! Здесь все к месту: задний привод, самоблокирующийся дифференциал, цепкие шины, мгновенная реакция на команды водителя и даже электроника. Кстати, «Ниссан-370Z» оборудован системой SRC (Synchro Rev Control), по-гоночному выравнивающей обороты двигателя при переключениях передач. Используя датчики на сцеплении и рычаге переключений, устройство очень грамотно добавляет газу в нужный момент, помогая беречь коробку.

ОЧЕРЕДЬ ИЗ АВТОМАТА

Автомат сгладил острые кромки безудержного темперамента и при этом совершенно неожиданно выпятил особенности, на которые я не обращал внимания. Теперь шум от шин доминиру-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	NISSAN 370Z	
Общие данные		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4250/1845/1315	
база	2550	
колея спереди/сзади	1540/1565	
Объем багажника, л	235	
Радиус поворота, м	5,5	
Снаряженная масса, кг	1496–1525	1508–1537
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,3	5,6
Макс. скорость, км/ч	250	
Топливо/запас топлива, л	А95/72	
Расход топлива, л/100 км: загородный цикл	7,8	7,7
городской цикл	15,3	15,2
смешанный цикл	10,5	10,4
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	V6	
Число клапанов	24	
Рабочий объем, см^3	3696	
Степень сжатия	11,1	
Мощность, кВт/ л.с. при об/мин	243/331 7000	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	366 5200	
Трансмиссия		
Тип	заднеприводная	
Коробка передач	М6	А7
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	двухрычажная/ многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин: передних/задних	245/40R19/275/35R19	



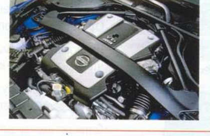
Мощные тормоза с переменным коэффициентом усиления обеспечивают точность при малых скоростях и отличный контроль в предельных режимах.



Благодаря усилению структуры кузова в багажнике теперь нет поперечной растяжки; естественно, он стал просторнее. Даже купе это не помешает.

ПЛАМЕНЬ И МОТОР

Двигатель четвертого поколения (V6, 3,7 л) принадлежит к знаменитому семейству VQ. По сути, это существенно переработанный агрегат от модели 350Z, в котором примерно 35% деталей новые. Иной масляный насос, асимметричные юбки поршней, увеличенные высота блоков цилиндров и жесткость. И, конечно, самое главное – система управления высотой подъема клапанов (VVEL), позволяющая найти равновесие между мощностью, расходом топлива и вредными выбросами в атмосферу. Устройство компактно: всего 13 движущихся деталей обеспечивают двигателю прекрасные показатели, в первую очередь мгновенную реакцию на изменение положения дроссельной заслонки.



ет в салоне, да так, что на 80–100 км/ч не слышно подсказок навигации, а общаясь с соседом, приходится повышать голос. На фоне этого плавные, незаметные переключения скорее раздражают. В режиме D 370-й совершенно не располагает к агрессии. Он, конечно, дает почувствовать запас мощности, но делает это словно нехотя, с игривой паузой. Стоит попытаться принять подобные комфортные взаимоотношения, сразу хочется мягкости и в остальном. А здесь – давящий звук шин, острый руль и по-прежнему вытрясающие душу подвески.

Конечно, можно воспользоваться ручным режимом коробки, подрулевыми лепестками, благо даже у автоматической трансмиссии есть система-перегазовщик (DRM). Тогда «Ниссан-370Z» вновь обретет напор и скорость. Но на комфорт и теперь не рассчитывайте.

А жаль! За 40 000 евро (цена в Германии) можно было ожидать более гибких настроек шасси, регулируемой жесткости подвесок например. Ведь ездить «Ниссану-370Z» предстоит не только по специальным трекам и идеально ровным дорогам, с июля машину можно купить в России. **ЗР**

Оптимистическая трагедия

Слова народные

– Нет причин для оптимизма! – слышу я уже давно.
Но в авто сажусь я снова: значит, мне – не все равно!

Минпромторг паденье прочит новых и б/у продаж,
Авторынку обещая цен на «лады» эпатаж.

Просит логика сниженья – нет же, вырастут на треть;
Как же, братцы, надоело нам на все это смотреть!

Утро, пробка, мат, проклятья... Оказалось, грузовик
С подметалкою пылящей вдруг откуда-то возник,

А навстречу – поливалка: хочет всех нас освежить...
Хорошо, что мы привыкли в бесконечном стрессе жить!

Вон инспектор оформляет дэтэпэшный протокол:
Номер дома перепутал – «неумышленный» прокол.

Был ты правый – стал виновный: недовольство прячь в карман.
Страховщик ущерб оплатит, не почувствует обман?

Но последнему Обама курс валюты так прижал,
Что запчасть уже не купишь – евродоллар убежал.

А на сервисе клиенту без финансов нелегко:
Если щедро не заплатишь, посылают далеко.

Сотню лет нас «посылают», не о том пишу трактат,
Пусть сильнее грянет буря – потребителя диктат!

Дармоедам – не платить!
Не хочу я с ними жить!



Два мнения

Финал: Италия – Россия!

Непонятно, кого в Германии сейчас ненавидят больше – ФИАТ или ГАЗ. Впрочем, именно разговоры о том, кому достанется контрольный пакет «Опеля», немного подслащают коренным немцам горечь самого факта его кончины. Но выбрать из двух зол наименьшее они не могут!

Действительно: ФИАТ с презрением отметается, поскольку денег на такую покупку у него все равно нет, а стало быть, вредные итальянцы хотят просто хапнуть бюджетные деньги Германии, чего допустить никак нельзя. Что касается русских, у них, сдается, деньги все-таки есть. Но такой вариант чреват национальным позором, поскольку в итоге вместо «опелей» с конвейеров на автобаны поползут коробочки с ладьей... виноват, с оленем на радиаторе... О майн готт!

Алекс Новиков, Дюссельдорф

Не догоняю...

Мне, по серости, казалось, что дела у наших автозаводов, в частности у ГАЗа, просто швах. «Газели» и «волги» прикрывают, работяг разгоняют, денег не платят... А тут на тебе, читаю – и глазам не верю. Оказывается, чья-то светлая голова на ГАЗе вздумала приобрести... «Опель»?! Это что, камень на шею Муму: бульк – и все?

Пытаюсь соображать... Вывод первый: деньги на ГАЗе есть. Вывод второй: их собираются вывезти в Германию! Вывод третий: рабочие места бюргеров нам куда важнее собственных. Вывод четвертый... нет, не догоняю. Ведь долг «Группы ГАЗ» – 40 млрд. рублей. И на пышные похороны «Опеля» нужно 5 млрд. долларов. А все газовские приобретения последних лет – взять тот же «Сайбер» – бег по дороге в никуда. Мудрецы, объясните: чем мы поможем «Опелю»?

Михаил Воробьев, Арзамас

Эту страничку мы отводим официальной реакции различных компаний и организаций на публикации и запросы ЗР.

Столбики победили!

В ЗР, 2009, № 2 в рубрике «Вы нам писали» на с. 103 мы привели забавное фото, сделанное нашим читателем в подмосковных Мытищах. Напоминаем: висит знак «Главная дорога», однако проезжая часть напрочь перекрыта торчащими из асфальта стационарными столбиками. Так что же сильнее – знак или столбики?

Ответ на этот вопрос мы получили из администрации Мытищинского муниципального района Московской области:

Сотрудниками управления по транспорту, связи и организации дорожного движения администрации Мытищинского муниципального района совместно с ОГИБДД УВД упомянутый участок дороги установлен. Действительно, наряду со знаком «Главная дорога» были оборудованы столбики, запрещающие проезд автотранспорта.



Ныне знак «Главная дорога» демонтирован. Выражаем автору фотографии благодарность за наблюдательность и неравнодушие. С уважением,

заместитель главы администрации – председатель комиссии по безопасности дорожного движения
Ю.И. Жигулин

Что же, мы, в свою очередь, благодарим администрацию Мытищинского МР за неравнодушие к нашим публикациям и состоянию своих дорог.

Как купить «Фокус»?

7 апреля 2009 года редакция ЗР получила письмо, фрагмент которого приводим ниже.

Решив приобрести «Форд-Фокус», выбрали в екатеринбургском автосалоне «Автоленд Север» подходящий автомобиль 2008 года выпуска, заключили договор 25 февраля 2009 года и внесли предоплату – 100% стоимости. Срок по соглашению о передаче автомобиля закончился 25 марта 2009 года, но машину не отдают. Мало того, 1 апреля продавец выслал телеграмму с просьбой доплатить 22 000 рублей, обосновывая ее текущим повышением цен. При этом машина есть в наличии, свои исходные обязательства я давно выполнил в полном объеме. Никаких вразумительных объяснений даже на официально оформленную письменную претензию представители «Форда» дать не могут. Прошу разобраться в сложившейся ситуации. С уважением,

Дмитриев Евгений Сергеевич

Мы обратились в представительство компании «Форд» с просьбой прокомментировать послание. Уже на следующий день оттуда сообщили, что проблема решена и клиент получит свою машину 15 апреля. Приводим выдержку из официального ответа:

Компания Ford всегда старается урегулировать любые конфликтные ситуации как можно быстрее. Служба по работе с клиентами оперативно рассматривает запросы, поступившие через горячую линию по телефону 8-800-200-22-66 или по электронной почте ruscs@ford.com.

Директор по связям с общественностью «Форд Россия»
Екатерина Кулиненко

Мы связались с автором письма, и он подтвердил, что действительно получил автомобиль. При этом упомянутую доплату с него брать не стали, мотивировав это очередной дилерской скидкой. Надеемся, конфликт исчерпан.

Лицом к службе

В материале «Идет солдат по городу» (ЗР, 2009, № 4) дизельный «УАЗ-Патриот» получил от нас несколько дисциплинарных взысканий. Завод отреагировал на них удивительно быстро и пригласил нашего корреспондента ознакомиться с принятыми к нерадивому воину мерами. Приятно осознавать, что нам удалось внести свой вклад в укрепление воинской дисциплины. Отчет читайте на с.154–155.

Нужна ли нам «классика»? Прилично ли звучат названия иномарок? Пройдет ли танк техосмотр? Заходите и заезжайте в июньский почтамт ЗР – обсудим!

Вместо эвакуаторов – патруль

Есть у меня одна идея, каким образом отказаться от услуг эвакуаторов. А заодно принести гораздо больше денег в казну за счет автовладельцев, неправильно паркующих свои машины. Суть в следующем.

Зачем нам эвакуаторы, когда есть патрульно-постовая служба – ППС? Зачем надо куда-то увозить неправильно припаркованное авто, если достаточно положить под дворник протокол с его фотографией, как делают в тех же Штатах? К примеру, стоит где-то несуразно припаркованный автомобиль. Мимо едет экипаж ППС – видит нарушение правил парковки, подъезжает, фотографирует авто с трех ракурсов, чтобы было видно, что имеет место нарушение правил. После этого заполняется протокол правонарушения в двух экземплярах: один кладется под дворник машины, а второй, вместе с задним госномером, – в багажник патрульного автомобиля. Нарушитель, обнаружив под дворником протокол, понимает, что попал на штраф ну, скажем, в полторы тысячи рублей. И это – для первого раза. В случае второго раза (в течение определенного времени – например, квартала) он лишится прав, скажем, на месяц. Причем после второго нарушения срок давности (тот самый квартал) больше не действует. Устанавливается уже срок полгода (или год, или как там решат законодатели). Если водитель снова замечен в неправильной парковке, водительское удостоверение отберут на год.

Понимаю, что для реализации этого предложения необходимо внести кучу изменений в действующее законодательство: предусмотреть возможность снятия госномера экипажем ППС, учесть автоматическое лишение прав по данному нарушению, предусмотреть ситуацию, если водитель появляется в момент снятия номера... (в последнем случае предлагаю выписать штраф в размере половины суммы стандартного и отпустить с миром). И многое-многое другое.

Вместе с тем я понимаю, что есть дворовые территории, где просто Клондайк настоящий. Равно как понимаю и то, что наши власти НИКОГДА на это не пойдут – слишком уж непопулярную меру предлагаю. Да и многие автолюбители меня также не поддержат.

Андрей

Вне конкуренции?

Чем больше русских машин, тем умнее наш народ! Пока «классика» жива, живы и мы! **Виктор**

Неужто эту фигню еще производят? Зачем тогда говорить о помощи нашему автопрому? Куда засовываются деньги? О какой конкуренции может идти речь? **Саня**

Наверное, все, кому за сорок, начинали с «копеек» и «трешек». Сам сейчас эксплуатирую «Марк II», но с теплотой вспоминаю отцовскую «копейку», купленную в далеком 1977 году. Отец проездил на ней 15 лет, и не припомню случая, чтобы она подвела. Если «классику» покупают, значит, ее будут выпускать. Конечно, она не шедевр, но что новое можно купить за эти деньги? Пусть старушка живет. **Александр**

Сам езжу три года на «шестерке», выпущенной в 1999-м. И не могу понять, зачем брать новую «классику». Поучиться ездить? Есть двух-четырехлетние «матизы», другие иномарки или даже переднеприводные «вазики» в приличном состоянии! А при выборе «классики» не забывайте: зимой, чтобы по дороге не носило, надо положить в багажник что-то тяжеленькое. И за подвеской следить постоянно. По нашим дорогам раз в 5–10 тысяч менять шаровые и наконечники. Не забудьте про воющий редуктор, никудышные щетки и откровенно никакие тормоза. И не летайте больше 110 км/ч. Я свою по глупости разогнял чуть ли не до 150 км/ч, и реально становилось страшно! Из плюсов – только дешевые железяки... Но, тем не менее, я езжу. За все время подвела один раз, когда поломался контакт в трамблере. И еще: за машиной надо следить очень. В нашем городе много «классики» в такси – много раз видел, как у них передние колеса подламываются. Будьте осторожны, удачи на дорогах! **Алексей, Иваново**

Есть машины, которые сделаны для того, чтобы о них оставляли кучу отзывов, а есть другие – сделанные, чтобы на них просто ездить. Кого машина устраивает на все 100%, тот ездит! Ему и в голову не приходит лезть в конфу и что-то там писать. **TNNicol**

Да, ностальгия – вещь сильная. Но, друзья мои, нельзя же этим жить вечно! В какой еще стране (кроме Кубы и иже с ней) используются (или выпускаются!!!) модели авто, практически не прошедшие за 30 лет никакого рестайлинга и опасные по своей сути для окружающего мира. Мы же так совсем кончимся. Китайцы уже во всем стали опережать (где клонированием, где шпионажем, где своими мозгами и трудолюбием). А мы всё по-советски гордимся. Чем? Где обещанное внедрение технологий «Рено»? Болтуны и бездельники вазовские!!! Только цены повышать под шумок могут. Грустно. **Koko**

Пока «классика» жива, живы и мы!

Ознакомиться с ходом дискуссии и принять в ней участие можно на нашем сайте: www.zr.ru/articles/57712



К проблеме очистки штанов

Прочитал статью «Автомобиль, собака и клякса» про московскую дорожную жижу (ЗР, 2009, № 3). В конце был вопрос: как отстирать пятна от автогрязи? Могу поделиться личным опытом. Пятна натираем простым, еще советским мылом «Антипятин», сверху поливаем обезжиривающим средством для мытья посуды типа «Фэйри», затем оставляем все это минут на пятнадцать. А потом – обычная стирка, либо вручную, либо в стиральной машине. Пятен нет!

Роман Поляков

Дело не в бобине...

В февральском выпуске ЗР в рубрике «Диалог в первую среду» меня удивило письмо о «восприятии названия автомобилей обществом». Так вот, утверждаю, что проблема названий отсутствует как класс. Это, на мой взгляд, лишь показатель образованности общества. Разберем примеры автора письма. Автомобиль Mondeo от «Форда»: ну что здесь не так? Название модели имеет французские корни и является производной от le monde, что значит «мир». Далее, автору не нравится корейский бренд SsangYong, но это всего лишь «Два Дракона», то есть символ удачи. Можно еще привести пример многострадального Daewoo Kalos (Chevy Aveo): на греческом языке слово, смущающее слух некоторых индивидуумов, значит лишь «красивый». Ни один производитель не стремится к «пошлости», в отличие от покупателей.

А. Васильев

Наши в Джараше!



Мне довелось побывать в Иордании. Страна интересная, колоритная и контрастная. Автопарк очень разнообразный как по происхождению, так и по возрасту. Местные умельцы ремонтируют и поддерживают на ходу все, что ездит. Вот пример – «Нива» на фоне древнего города Джараш.

Михаил Александров, Санкт-Петербург



Ход конем

Читаю журнал ЗР постоянно лет эдак двадцать пять. Высылаю вам фотографию, которую сделал на пути из Пскова в Питер. Никакие цены на нефть, равно как и полное ее отсутствие, не помешают нашему передвижению по миру. Довольно универсальное транспортное средство, причем экологически чистое.

Рафаэль, Санкт-Петербург



Тройной ухаб

У нас в Калужской области (Балабаново-1) не просто плохие дороги, а втройне плохие. И вид у них особенный – «закругленный». Кстати, до поворота направо тоже далеко, если через заборчик перепрыгнуть.

Денис

О пользе чтения

Возможно, водитель просто хотел подъехать поближе...

Владимир Храмов, Томск





Техосмотр

Как думаете, пройдет? И с какого раза?

Владимир Владимирович

P.S. Зарулевцы! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: ***kolodochkin@zr.ru***

Июньским почтамтом ЗР управлял Михаил КОЛОДОЧКИН

Что для русского хорошо, то и немцу полезно

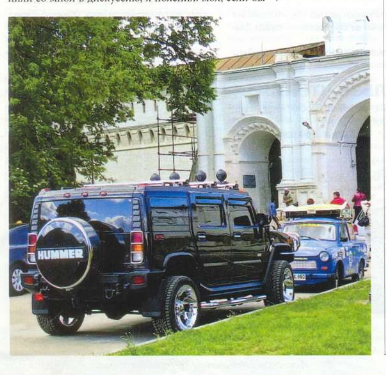
О русской национальной гордости и хороших автомобилях вообще размышляет немецкий инженер-автомобилист-путешественник Рольф Беккер.

Американцы охотнее ездят на европейских машинах, чем на своих собственных. У русских – то же самое. Почему так?

Чего, к примеру, хочу от автомобиля лично я? С одной стороны, я использую его как транспортное средство, а с другой – машина мне нужна для самовыражения! С «Трабантом» это получается великолепно, он притягивает к себе внимание даже в Германии, на родине, и переадресует удивленные взгляды на своего водителя. Будь это «Рено» или даже БМВ, вряд ли меня кто-то заметил бы.

Россия всегда строила оригинальные авто. Я вспоминаю незабываемую «Волгу» ГАЗ-21. Недавно, будучи в Новосибирске, я насладился поездкой на ней с главврачом одной из клиник Ортвином Бергеном. Тут не было ни малейшего диссонанса: личность водителя, классический автомобиль и очарование большого города.

Прямо противоположные чувства я испытал на недавнем Лейпцигском автосалоне. На стенде «Лады» стояли машины, которые отличались от КИА и «Шкоды» разве что шильдиками да эмблемами. Девушкам-стендисткам, которые тут же вступили со мной в дискуссию, я пояснил: мол, если бы я искал машину подешевле, то, скорее всего, выбрал бы «Логан» или «Тату-Нано». А вот на сумасшедшем ралли Будапешт – Бамако мне, напротив, недоставало УАЗа. Это экстремально внедорожный автомобиль, к тому же с уникальной внешностью!



Удивленных донельзя стендисток я добил своим высказыванием про «Хаммер». Дескать, запомните: если девушка едет на «Хаммере» да еще с блестящими алюминиевыми дисками, то все тут же решат, что она, извините, шлюха! А вот УАЗ совсем другое дело: у мужчин перехватывает дыхание и они сразу видят в вас Лару Крофт!

Не знаю, поверили они мне или нет. Но когда в Германии кто-то рулит чересчур нагло или слишком громко хлопает дверцей, ему говорят: «Что ты делаешь, это же не русский автомобиль!». В этом замечании – скрытый комплимент характерной прочности ваших авто, которой лишен «Хаммер»!

В Германии удивлялись вашим автомобилям уже лет пятьдесят тому назад. Я вспоминаю Хрущева в чудесном огромном ЗИСе и космонавтов в «Чайке». На таких машинах ваши олигархи выглядели бы куда представительнее, подавая хороший пример остальным! И вообще, когда русские надеются только на свои силы, у них получаются лучшие изделия. Это особенно ярко проявилось во время войны, достаточно вспомнить легендарный Т-34, который гнал и подбивал навороченные немецкие танки с моторами «Порше», кукурузник По-2 или «калашников».

Когда я, будучи в Сибири, добрался до Красноярска, там как раз проходила презентация «Ауди». Испытатели и гости дружно уставились на меня и мою технику; пришлось объяснить, что «Траби» – бабушка всех этих «ауди»! После этого менеджеры чествовали нас, как космонавтов! Потому что лучше 26 л.с. и 120 баллов «ай-кью», чем наоборот!

Звучит парадоксально, но в активном развитии европейского автопрома кроется причина его ослабления: на свет все чаще появляются супердорогие штуки, которые мало кому нужны и которые невозможно починить. Поэтому, пользуясь случаем, вношу предложение родному, то есть немецкому, автопрому: долой американский «Опель»! Внедрите в мозги сытых немцев русский дух первопроходцев, позаимствуйте пару идей у французов и постройте самый лучший автомобиль по цене «Лады» для всего мира!

Кстати, я с удовольствием пью русскую водку и ношу часы «Восток». И даже американцы находят, что это здорово! Дружба – Фройндшафт! ЗР

О финском сервисе, езде по ухабам и замерах скорости

Ответы редакции ЗР на вопросы читательской конференции в прямом эфире от 06.05.2009.



Получен 06:11
Автор: Владимир, Кривой Рог

Для увеличения клиренса и внешнего вида хочу установить на ВАЗ-2111 проставки (высотой примерно 20–25 мм) между стойками передней подвески и кузовом. Приведет ли это к более интенсивному износу ШРУСов и потере устойчивости автомобиля? Известно ли вам, чтобы такое усовершенствование применялось на практике?

Если пружины подвески просели, то установка проставок для приведения клиренса в норму целесообразна. Иначе – вредна.

Андрей СИДОРОВ,
заведующий отделом эксплуатации

Получен 09:03
Автор: iL82

Как вы замеряете разгон на автомобиле ВАЗ-2112? На каких оборотах производится троганье? Стоит ли крутить двигатель до отсечки на первой и второй передачах или переключать на других оборотах?

Мы проводили замеры на динамометрической дороге автополигона; там покрытие, к сожалению, разное с разных сторон (замер в двух направлениях), поэтому результаты приходится усреднять. Обороты троганья с места выбираются экспериментально, исходя из сцепления колес с дорогой. Оптимально, если пробуксовка заканчивается на скорости, соответствующей 3500–4000 об/мин на первой передаче. Это сильно зависит от шин и качества покрытия. Крутить мотор можно, не допуская срабатывания ограничителя. Кстати, берегите синхронизатор второй передачи – это слабое место вазовских коробок!

Анатолий ФОМИН,
заведующий отделом техники





Получен 10:24
Автор: tihoma

На многих питерских автофорумах активно обсуждается целесообразность технического обслуживания в Финляндии – дескать, и быстрее, и дешевле, и качественнее. Почему бы журналу не расширить географию исследований и в качестве контроля не попытаться провести диагностику редакционного автомобиля на автосервисе в Финляндии? До Питера вы уже добрались, так что еще 200 км не введут вас в большие расходы.

Проверка работы автосервисов – вовсе не самоцель. Подобными публикациями мы пытаемся пробудить интерес, в том числе у представительств компаний, к важной проблеме – послепродажному обслуживанию автомобилей. Полагаю, что для этого не обязательно ездить в Финляндию: необходимость в квалифицированной диагностике очевидна и на русской земле.

Евгений БОРИСЕНКОВ,
заведующий отделом «Авторынок»



Получен 10:46
Автор: Гость

Каким образом вы рекомендуете проезжать лежачие полицейские, неровности дороги и ямы. Может, лучше непосредственно перед препятствием притормозить, а затем отпустить тормоз, чтобы машина «кивнула» вперед?

Думаю, что рассматривать в подробностях конфигурацию каждой колдобины бессмысленно: сколько вы их встретите на дороге, столько раз придется принимать то или иное решение. Только так когда-нибудь накопите определенный опыт. А общий принцип таков: тише едешь – дольше прослужит матчасть. Не согласные с этим утверждением больше платят за ремонт.

Эдуард КОНОП,
редактор отдела эксплуатации

В рамках «Первой среды», проведенной в мае, читатели получили ответы на 104 вопроса. За месяц, прошедший с предыдущей конференции, сайт www.zr.ru посетил 676 271 человек.

Научная фантастика

В существование пришельцев нынче готовы поверить многие, но убедиться в этом дано только владельцам «Хонды-Сивик» восьмого поколения. Транспортное средство внеземной цивилизации изучал Павел Леонов. Фото Александра Кульнева и «Хонды».

РОДОСЛОВНАЯ

«Сивик» последнего поколения дебютировал на Франкфуртском автосалоне в 2005 году. В апреле 2006 года стартовали продажи в России.

Предусмотрено три типа кузова: седан (4D), а также трех- (3D – спортивные модификации Type-R) и пятидверный (5D) хэтчбеки. Седаны изначально собирали в Японии, с 2008 года производят в Турции, хэтчбеки имеют английскую прописку.

В марте 2009 года на нашем рынке начали продавать рестайлинговую версию автомобиля, правда, только седана. Внешне такие машины отличаются передним бампером, решеткой радиатора и оптикой. Внутри нововведений куда меньше: иные материалы отделки и измененная форма сидений. Также производитель пересмотрел списки оборудования с учетом пожеланий наших потребителей. Во всех комплектациях добавлены линейный выход AUX и дистанционное открывание багажника. В «Элеганс» плюс ко всему климат-контроль, сигнализация и задний парктроник, а в «Экзекьютив» – ксеноновые фары. Предложили два новых цвета: New Red и Urban Titanium. На момент подготовки материала (май текущего года) информации о сроках выхода на рынок обновленных хэтчбеков не было.

Официально продающиеся в России машины подготовлены к эксплуатации в суровом климате. Их отличают обогрев передних сидений и боковых зеркал, увеличенный бачок омывателя, система курсовой устойчивости (VSA), аккумулятор повышенной емкости, дополнительная антикоррозийная обработка, стекла с атермальным покрытием, термоизоляционная накладка на багажник и капот, подвеска увеличенной энергоемкости.

HONDA CIVIC

НАШ ВЫБОР

С двигателем 1,8 л и механической коробкой передач в комплектации «Элеганс МТ». Цена – 777 750 рублей.

Индекс ЗР – 23.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 103 кВт/140 л.с. при 6300 об/мин; 17400 Н·м при 4300 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.

КУЗОВ:
5-местный 4-дверный; база – 2700 мм; габариты (длина × ширина × высота) – 4545×1750×1435 мм; объем багажника – 389 л; снаряженная масса – 1194–1291 кг; размер шин – 195/65/R15.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
200 км/ч; разгон до 100 км/ч – 9,1 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 6,6 л/100 км.





Как оказалось, экстравагантный дизайн и эргономичность – понятия очень даже совместимые.



Передняя панель в хэтчбеках выполнена иначе, нежели в седанах, но на функциональности и удобстве пользования это никак не сказалось.

Основную борьбу за сердца и кошельки покупателей «Сивик» ведет с «Тойотой-Королла», «Маздой-3», «Мицубиси-Лансер», «Фордом-Фокус», «Пежо-308» и другими, подкупая прежде всего неординарным дизайном и спортивным имиджем.

КОМПЛЕКТАЦИИ

Как уже отмечалось, данная модель «Хонды» представлена с кузовами нескольких типов. За самый дешевый седан просят 704 550 рублей, за хэтчбек 5D на 143 350 рублей больше! Никакой фантастики, просто самая бедная комплектация «Спорт МТ» для 5-дверного хэтчбека почти полностью повторяет самую богатую «Экзекьютив АТ» для седана, за исключением полноразмерной запаски, ксеноновых фар, CD-чейнджера на шесть дисков и разъема AUX Jack для подключения дополнительных внешних устройств. Зато здесь есть датчики света и дождя, чего для седанов вообще не предлагают. Ну а за спортивную модификацию Type-R придется выложить не меньше 1 146 800 рублей, ведь эти космические корабли способны не просто быстро ездить, а чуть ли не летать.

Мы остановили выбор на седане. Дело не в том, что такие автомобили у нас традиционно жалуют больше прочих, и даже не в том, что седан модернизировали. Основную роль сыграла, конечно же, цена. И пусть у него скромный багажник (389 л против 415 л у хэтчбека 5D), менее вызывающий дизайн и укороченный список оборудования – за разницу в стоимости это можно простить. К тому же у четырехдверных машин более комфортная задняя подвеска (независимая на двойных рычагах), тогда как у остальных – полузависимая с балкой, работающей на кручение.

Базовая комплектация «Комфорт МТ» уже включает в себя все, что оправдывает ее название (см. Нашу



Двухъярусное оформление электронных приборов усложняет одновременное считывание показаний спидометра и тахометра.

справку). Более продвинутая «Элеганс МТ» отличается наличием климат-контроля, электропривода складывания зеркал, противоугонной сигнализации, окраской зеркал и дверных ручек в цвет кузова и дополнительными четырьмя подушками безопасности. «Элеганс АТ» оборудована автоматической коробкой передач вместо МКП.

Самая богатая «Экзекьютив АТ» добавляет, помимо всего перечисленного, круиз-контроль, кожаную отделку руля и рычага КП, дополнительные два динамика, управление «музыкой» на руле, CD-чейнджер на шесть дисков, противотуманные и ксеноновые фары с омывателями, хромированные ручки дверей и т. д.

Наш выбор – комплектация «Элеганс». Многие считают, что переплачивать более 70 тыс. рублей за климат, складывающиеся зеркала и сигнализацию не стоит. С этим трудно не согласиться, однако дополнительные четыре подушки безопасности по-другому не купишь.

Что касается вариантов исполнения хэтчбека 5D, то здесь, как отмечалось, самый простой «Спорт МТ» почти полностью повторяет «Экзекьютив АТ» для седана; следующий, «Спорт АМТ», отличается лишь автоматизированной коробкой; более богатая версия «Экзекьютив АМТ» добавляет двухзонный климат-контроль, кожаную отделку салона, парктроник и ксеноновые фары, ну а верх роскоши – «Экзекьютив АМТ Гласс Руф» позволяет любоваться небом сквозь стеклянную крышу.

СИЛОВЫЕ АГРЕГАТЫ

Российским покупателям предлагают лишь два бензиновых атмосферных двигателя: 1,8 л (140 л.с.) и 2,0 л (201 л.с.). Оба 16-клапанные и оборудованы фирменной системой регулировки фаз газораспределения i-VTEC. Более мощный мотор (только на Type-R) имеет два верхних распредвала и дополнительно оснащен регулировкой времени газораспределения VTC. Европейцам предлагают также бензиновый 1,4 л (83 л.с.) и турбодизельный 2,2 л (140 л.с.), а на внутреннем рынке и в США покупателям доступен «Сивик» с гибридной бензоэлектрической установкой 1,3 л (95 л.с.).

Двигатель мощностью 140 л.с. агрегатируется с 6-ступенчатой механической коробкой, 6-ступенчатым же роботом (i-SHIFT) или 5-ступенчатым автоматом. Причем для седанов предлагают только МКП и АКП, а для хэтчбеков – МКП и робот. Более мощный силовой агрегат работает в паре исключительно с механикой.

За «Сивик» с гидротрансформатором придется переплатить примерно 30 тыс. рублей. Это не много и не мало – другие производители просят примерно столько же. Не любите сами переключать передачи, берите не задумываясь. В динамике такие авто теряют 1,5 с при разгоне до 100 км/ч, максимальная скорость такая же, как у собратьев с МКП, а расход топлива в смешанном цикле вырастает лишь на 0,1 л/100 км. Роботизированная коробка менее расторопна, к алгоритму ее работы нужно привыкать, но процесс можно облегчить, перещелкивая передачи в ручном режиме удобными подрулевыми лепестками.

НАША СПРАВКА

Список оборудования версии «Комфорт МТ» включает в себя подушки безопасности для водителя и переднего пассажира, шторки безопасности на окнах, антиблокировочную систему тормозов (ABS) с распределением тормозных усилий, систему курсовой устойчивости (VSA), «ассистента» при экстренном торможении, передние ремни с преднатяжителями, крепления ISOFIX, кондиционер, центральный замок, иммобилайзер, подогрев передних сидений и боковых зеркал, оснащенных электроприводом, электростеклоподъемники всех дверей, Hi-Fi-магнитолу с CD-проигрывателем, поддерживающим MP3, и 4 динамиками, выход AUX Jack, складывающееся (60:40) заднее сиденье, полноразмерное запасное колесо и т. д.

Фирменная система стабилизации (VSA) входит в стандартное оснащение всех обновленных «сивиков».



ЦЕНЫ НА МОДИФИКАЦИИ «ХОНДА-СИВИК», РЕКОМЕНДОВАННЫЕ «ХОНДА МОТОР РУС», руб.*

	Comfort	Elegance	Sport	Executive	Executive Glass Roof	Type-R Base	Type-R Plus
1,8 M	704 550	777 750	–	–	–	–	–
	–	–	847 900	–	–	–	–
1,8 A	–	80 8250	–	875 350	–	–	–
1,8 робот	–	–	878 400	942 450	972 950	–	–
2,0 M	–	–	–	–	–	1 146 800	1 210 850

**На конец апреля 2009 года.*

***Желтый – седан, красный – 5-дверный хэтчбек, голубой – 3-дверный хэтчбек.*





Помимо измененного переднего бампера и решетки радиатора, рестайлинговые автомобили обзавелись новыми противотуманками, передней и задней оптикой.

Если вы поклонник звездных войн и подобных межгалактических историй, дизайн «Хонды-Сивик» определенно придется вам по вкусу.

Мы же, учитывая сложившийся образ компании «Хонда» как производителя автомобилей со спортивными амбициями, предпочтем механику.

БЕЗОПАСНОСТЬ

EuroNCAP неоднократно проводил крэш-тесты «сивиков» последнего поколения. В 2006 году по европейской методике разбили хэтчбек, который заработал тогда четыре звезды (из пяти возможных) и 30 баллов (из 36) за защиту пассажиров, четыре звезды (из пяти) за безопасность детей и три звезды (из четырех) за заботу о пешеходах. В 2007 году процедуру повторили, но уже с моделью 2008 года, которую производитель модернизировал: увеличил размеры боковых подушек, изменил настройки преднатяжителей передних ремней, а обычные фронтальные подушки заменил современными, с двухступенчатым раскрытием. Все эти меры несильно повлияли на итоговый результат: очередной тест добавил два балла за защиту пассажиров и один – за защиту детей, а окончательная оценка, выраженная в звездах, осталась без изменений. Основные претензии были вызваны смещением педали газа на 4 мм больше нормы и возможностью травмирования коленей водителя о фиксатор рулевой колонки. При проверке реакции на боковой удар пару баллов недодали за повышенную нагрузку на верхнюю часть торса манекена.

В 2007 году через мясорубку тестов безопасности пропустили седан с гибридной силовой установкой. Звезды он получил те же, что и пятидверные однофамильцы. Экспертам не понравилось, что давление в водительской подушке (как и на хэтчбеках) было недостаточным и манекен приложился головой о рулевое колесо.

Владельцы рестайлинговых автомобилей вправе рассчитывать на более высокие оценки, ведь все системы активной и пассивной безопасности, часть которых раньше была доступна только в качестве опции или в самых дорогих комплектациях, отныне входят в перечень стандартного оборудования всех машин.

ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ

Гарантия на все «сивики» составляет три года или 100 тыс. км. На сервисной станции необходимо появляться каждые 15 тыс. км или 12 месяцев, что уже становится нормой для современных автомобилей.

Стоимость первых двух ТО, в каждое из которых включена замена масла и масляного фильтра, смазка замков и петлей дверей (на втором плюс ко всему поменяют воздушный и салонный фильтры, отрегулируют зазоры в клапанах), а также проверка основных узлов и агрегатов, составит в среднем 6000 и 11 000 рублей соответственно. Самое дорогое обслуживание предстоит через 120 тыс. км: оно обойдется примерно в 17 000 рублей. Высокая цена обусловлена плановой заменой иридиевых свечей (рассчитаны на этот срок службы) и масла в трансмиссии (каждые 60 тыс. км). В сложившейся экономической ситуации многие предпочитают обслуживать автомобиль самостоятельно, тем более что некоторые работы под силу рукастым автомобилистам (ЗР, 2008, № 10).

Очередей на обслуживание, как и на новые автомобили, практически нет. Вспоминая, как «Сивика» дожидались почти год, понимаешь, что продавцы и производители сейчас в непростой ситуации. В Москве свои услуги предлагают 13 дилерских центров, а всего по России их четыре десятка. Еще 20 кандидатов в официальные дилеры высокого статуса пока не получили, но оказывают услуги на основании договоров о намерениях с «Хондой» и под ее чутким контролем.

В процессе эксплуатации автомобиль особых претензий не вызывает. Изначально владельцы жаловались на стуки в районе правого переднего крыла (исчезают после замены подушки двигателя), пробои задней подвески при загрузке (устраняются заменой амортизаторов), сбои в работе стеклоподъемников, которые не поднимают стекло до конца (спасает силиконовая смазка), вибрации при работе двигателя на холостых оборотах, которые иногда не превышают 600 об/мин (необходимо перепрошить или заменить блок управления двигателем) и т. д. Большинство проблем встречается лишь на машинах первых лет выпуска – дилеры в основном бесплатно устраняли их по гарантии. Рестайлинговые автомобили уже лишены большинства детских болезней, и не исключено, что новоиспеченным владельцам придется искать другие причины для придирок.

ИНДЕКС ЗР



* в процентах от первоначальной стоимости выбранной модификации

Рассчитывается как разность между двумя величинами. Первая – предельно допустимое значение стоимости эксплуатации автомобиля в течение года, которое, по нашему мнению, подкрепленному сложившейся практикой, не должно превышать 40% первоначальной стоимости машины. Вторая – отношение расходов на эксплуатацию конкретной модификации за первые 30 тыс. км пробега к его первоначальной цене (выраженное в процентах). Учитывается стоимость полисов ОСАГО и каско (цена первого установлена законодательно, для второго берем среднее значение), транспортный налог (по данным налоговой службы), стоимость плановых ТО (по регламенту и расценкам официальных дилеров), затраты на топливо (рассматриваем рекомендованное заводом-изготовителем и указанный им расход в смешанном цикле). Вычитая из первой цифры вторую, получаем индекс ЗР. Чем он больше, тем относительно дешевле эксплуатация. К примеру, для выбранного нами «Сивика» расходы на эксплуатацию за первые 30 тыс. км составляют 17% его цены. Этот показатель мы вычитаем из максимальных 40% и получаем индекс, равный 23.



Задние пассажиры вряд ли будут жаловаться на дефицит места, ведь даже высоту центрального тоннеля производитель свел, считай, к минимуму.

Как показывает расчет, «Сивик» (индекс ЗР – 23) в эксплуатации дешевле «Тойоты-Королла» (индекс ЗР – 19), но дороже «Форда-Фьюжн» (индекс ЗР – 24).

УГОНЯЕМОСТЬ И ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК

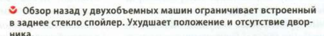
Экономическая ситуация ударила не только по продавцам автомобилей, но и по криминальному бизнесу: ворованные машины сбыть нынче сложнее. «Хонды» угоняют, конечно же, не так активно, как «тойоты», но это не повод для беспечного отношения к своему движимому имуществу. Дополнительные электронные и механические противоугонные средства лишними никогда не будут. Да и расходы на страховку не слишком велики: полис каско стоит до 6–8% цены автомобиля.

Если машина разонравится и вы захотите с ней расстаться, то при продаже потеряете не так много – примерно 12–15% первоначальной стоимости в первый год эксплуатации и по 7–10% за каждый последующий.

В завершение отметим, что предыдущее поколение модели, несмотря на годами складывавшийся имидж «Хонды», этот самый имидж подрастеряло, пытаясь угодить как можно большему числу покупателей. Многих поклонников это оттолкнуло и заставило предпочесть машины других марок. Нынешнее семейство призвано исправить эту ситуацию. И не только за счет броского и неординарного внешнего вида (дизайнеров явно ни в чем не ограничивали), но и благодаря незаурядным техническим характеристикам. Не удивительно, что компании удалось реализовать более 40 тыс. автомобилей на территории России с момента старта продаж в 2006 году. **ЗР**



Несмотря на то что пятидверные автомобили выпускают уже не первый год, выглядят они по-прежнему свежо и притягивают заинтересованные взгляды.



Обзор назад у двухобъемных машин ограничивает встроенный в заднее стекло спойлер. Ухудшает положение и отсутствие дворника.





Спецназ

В модельном ряду «Опеля» автомобили с шильдиком OPC на кузове стоят особняком. В России эта аббревиатура – самостоятельный бренд. В трех буквах блуждал Максим Гомянин.

Основанный в 1997 году « Центр улучшения характеристик «Опель» («Опель перформанс центр») изначально создавали для проектирования машин, участвующих в немецком чемпионате DTM. В 1999 году из ворот заводского тюнинг-ателье вышла «Астра OPC» с 2-литровым 160-сильным двигателем, предназначенная для дорог общего пользования. Первая ласточка оказалась столь удачной, что за четыре месяца продали всю партию из 3000 автомобилей. Успех подтолкнул «Опель» к созданию целой гаммы машин для любителей быстрой езды.

МУЖСКИЕ ГОРМОНЫ

Продажи самой компактной модели в линейке – «Корса OPC» (ЗР, 2007, № 8) стартовали в 2007 году. Турбонаддувный 1,6-литровый двигатель мощностью 192 л.с. лишил «малыша» женского начала, наделив его волевым мужским характером. Сверх того инженеры увеличили прочность задней балки, изменили демпфирующие свойства подвески, увеличили диаметр стабилизатора поперечной устойчивости и усилили тормозную систему. Результат – в активе модели рекорд круга среди одноклассников на знаменитой трассе «Нордшляйфе». «Корса OPC» пользуется заслуженной любовью покупателей – в 2008 году у нас продали 198 машин.

ИСПЫТАННЫЙ «ЗЕЛЕНЫМ АДОМ»

«Астра OPC» (ЗР, 2007, № 5) – вторая после «Корсы» по популярности среди российских покупателей. Двухлитровый 240-сильный двигатель, работающий в паре с 6-ступенчатой механикой, разгоняет автомобиль до 100 км/ч за 6,4 с, а максимальная скорость достигает 244 км/ч. Топливные аппетиты для такого мотора умеренные – 13,0/7,0/9,3 л на 100 км в городском, загородном и смешанном циклах соответственно.

Палитра кузова – шесть цветов, в числе которых Arden Blue, фирменный цвет OPC. Дополнительно к базовому оснащению можно заказать, например, круиз-контроль, ксеноновые фары, бортовой компьютер и климат-контроль.

Всестороннее тестирование «Астры OPC» проходило в лабораториях Рюссельсхайма, центре испытаний в Дуденхофене, а также на старом кольце Нюрбургринга (эту трассу спортсмены называют «зеленым адом»). Для окончательной доводки автомобиля был приглашен Мануэль Рейтер, двукратный победитель гонок в Ле-Мане.

ЖАЖДА СКОРОСТИ

Отцы многодетных семейств, которые не смогли расстаться с мечтой о пилотировании спортивного авто, могут отчасти воплотить ее в жизнь благодаря мини-вэнам «Мерива» и «Зафира OPC».

Под капотом «Меривы OPC» установлен 1,6-литровый двигатель ECOTEC с турбонаддувом, позволяющий разгоняться до 100 км/ч за 8,2 с. Кроме входящих в базовую комплектацию систем ABS, ESP и EBD, мини-вэн оснащен жестким на скручивание каркасом безопасности и трубчатыми усилителями в дверях – почти как в гоночном болиде!

Салон пятиместного автомобиля легко трансформируется. При желании его можно сделать и одноместным, максимально увеличив пространство для багажа. Что особенно важно, при этом нет необходимости демонтировать сиденья.

Похожая схема (Flex7) использована и в семиместной «Зафире OPC». На этот более вместительный мини-вэн устанавливается тот же 240-сильный мотор, что работает под капотом «Астры OPC». Двигатель позволяет «Зафире» разгоняться до 230 км/ч. О безо-



«Корса OPC» в городских светофорных гонках вполне способна потягаться с более мощными машинами.

Как и другие модели бренда, «Астра OPC» поставляется на российский рынок с более мощной батареей и пакетом «пыльные дороги».

«Мерива OPC» с расходом 7,8 л/100 км в смешанном цикле – наиболее экономичная в линейке.

Модель	Corsa OPC	Astra OPC	Meriva OPC	Zafira OPC	Vectra OPC	
					хэтчбек	универсал
Полная масса, кг	1545	1850	1785	2075	1885	2030
Объем багажника, л	285	380	415/1410*	140/1820*	500	530/1850*
Разгон 0–100 км/ч, с	7,2	6,4	8,2	7,8	6,7/6,9	7,0
Максимальная скорость, км/ч	225	244	222	231	250	247
Топливо/ запас топлива, л	A95/45	A95/52	A95/53	A95/58	A95/61	
Расход топлива, л/100 км	7,9	9,3	7,8	9,6	11,0/11,2	11,1
Объем двигателя, см^3	1598	1998	1598	1998	2792	
Мощность, л.с.	192	240	180	240	280	
Трансмиссия	M6	M6	M6	M6	M6/A6	M6
Размер шин	215/45R17	225/40R18	205/45R17	225/40R18	235/40R18	

*При сложенных спинках задних сидений.

Версия	Комплектация	Цена, руб.
CORSA OPC	Подушки безопасности водителя и пассажира, надувные шторки безопасности, активные передние подголовники, ABS, ESP, усилитель рулевого управления, 17-дюймовые легкосплавные колесные диски, иммобилайзер, полноразмерное стальное запасное колесо, передние электростеклоподъемники, электропривод зеркал, центральный замок с ДУ, пакет курильщика, регулируемая рулевая колонка, отделка руля кожей, регулируемое по высоте водительское сиденье, кондиционер, противотуманные фары, система слежения за давлением воздуха в шинах, CD/MP3-магнитола, система помощи при трогание на подъеме (HSA).	887 700
ASTRA OPC	Подушки безопасности водителя и переднего пассажира, ABS, EBD, усилитель руля, центральный замок с ДУ, иммобилайзер, пакет для холодного климата, электростеклоподъемники, электропривод и обогрев наружных зеркал, кондиционер, ESP, рулевой механизм с усилителем и уменьшенным ходом рейки, выключатель спортивного режима, спортивное шасси с уменьшенным дорожным просветом, 18-дюймовые легкосплавные колесные диски, сиденья «Рекаро», отделка руля кожей, противотуманные фары, CD/MP3-автомагнитола с 6 динамиками, двухтоновый звуковой сигнал.	896 300
MERIVA OPC	Передние и боковые подушки безопасности, ABS, ESP, EBD, иммобилайзер, сигнализация, аудиосистема с 6 динамиками, регулируемая по углу наклона рулевая колонка, передние электростеклоподъемники, круиз-контроль, кондиционер, передние сиденья «Рекаро», активные подголовники передних сидений, противотуманные фары, электропривод и обогрев зеркал, полноразмерное запасное колесо, 17-дюймовые легкосплавные колесные диски.	899 600
ZAFIRA OPC	ABS, ESP, IDS Plus2, EBD, сиденья «Рекаро» с возможностью регулировки кресла водителя в шести направлениях, пакет «спортивное шасси», электростеклоподъемники (4), функция открытия дверей/пуска двигателя без ключа, противотуманные фары, 18-дюймовые легкосплавные колесные диски, обтянутое кожей рулевое колесо OPC Line, накладки на педали из легкого сплава, борткомпьютер, автомагнитола с CD-проигрывателем и 6 динамиками, противопыльный пакет, пакет для холодного климата, регулируемая по вылету и углу наклона рулевая колонка.	1 113 400
VECTRA OPC	ABS, ESP, противобуксовочная система, IDS Plus2, 8 подушек безопасности, боковые шторки безопасности, кондиционер, сиденья «Рекаро», регулировка сидений водителя и переднего пассажира в восьми направлениях, центральный подлокотник передних сидений, регулировка руля по вылету и наклону, электростеклоподъемники (4), электропривод и обогрев зеркал с функцией автоматического складывания, датчик дождя, противотуманные фары, омыватель фар, биксеноновые фары, борткомпьютер, круиз-контроль, электрогидроусилитель руля, иммобилайзер, центральный замок с ДУ, аудиосистема, 18-дюймовые легкосплавные колесные диски.	1 220 200–1 265 200

Astra OPC Nürburgring Edition

Для наиболее страстных фанатов существует еще одна модификация «Астры OPC» – Nürburgring Edition. К сожалению, в России она не продается, да и в Европе почти все машины этой ограниченной серии уже нашли своих хозяев. От обычной «Астры OPC» автомобиль отличается увеличенной на 2 мм колеей и черными карбоновыми зеркалами. Кузов и диски окрашиваются исключительно в белый цвет.



пасности позаботятся системы динамической стабилизации, регулирования жесткости подвески, противобуксовочная и помощи при вождении IDS Plus2, которые объединены в единую сеть.

МОЩНЫЕ И КОМФОРТНЫЕ

Представляющая средний класс «Вектра OPC» (хэтчбек и универсал) оснащена самым мощным силовым агрегатом, список ее опций весьма богат. Кстати, хэтчбек – единственная модификация в линейке, которая предлагается с автоматической коробкой передач.

Найти общий язык с 280-сильным автомобилем поможет обилие электронных помощников, а безопасность обеспечат восемь надувных подушек, активные передние подголовники и система аварийного отсоединения педального узла (PRS).

В нынешнем году на смену «Вектре» должна прийти совсем новая «Инсигния OPC».

КРИЗИС БИЗНЕСУ НЕ ПОМЕХА

Объявление OPC самостоятельным брендом должно увеличить продажи этих автомобилей в России. В 2009 году компания намерена довести число дилерских центров до пятнадцати и реализовать примерно 500 машин, но здесь все зависит от рыночной ситуации. На данный момент продажи идут неплохо, и это подтверждают цифры. В 2008 году удалось продать около 400 машин OPC. ЗР



«Зафира OPC» – один из самых быстрых серийных мини-вэнов в мире.

«Вектра OPC»: 6-ступенчатый автомат делает быструю езду комфортнее.









Платежный баланс

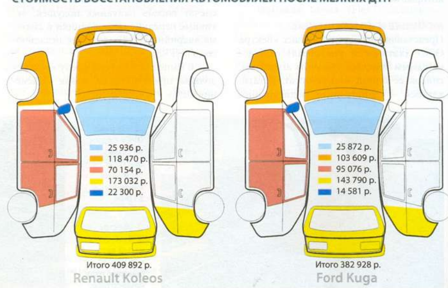
Как и прежде, в расчет принимаем лишь услуги официальных дилерских центров. Сам ремонт подразумевает замену поврежденных деталей оригинальными, предназначенными для машин в минимальной комплектации.

Назначив относительно невысокую цену на кроссовер «Колеос», фирма «Рено», похоже, решила добрать свое на кузовных запчастях. Замысел удался: по этим позициям, составляющим 55% ремонтных затрат, модель в рамках нашего теста оказалась самой дорогой. К тому же в наличии только малая часть номенклатуры, остальное придется ждать около месяца. Столько же продлится ожидание своей очереди в сервис. Восстановление (также отнюдь не дешевое) автомобиля занимает обычные 13–17 дней.

А вот для «Форда-Куга» почти все необходимое уже есть на складе. Недостающее – пятую дверь и блок-фару – подвезут через месяц. Ценовая политика «смешанная»: часть деталей стоит умеренно, часть непомерно дорога. Стоимость нормочаса не особо демократична (работа съедает ровно половину затрат), но несмотря на это очереди растягиваются на месяц. Собственно исправление повреждений занимает от 14 до 17 дней.

Не заставят томиться в ожидании деталей и владельцев «Тойоты-RAV4». Это, похоже, связано с долгожительством модели – успели накопить запасы. Цены на запчасти (53% расходов) кусаются. Благо, запросы в части оплаты работы куда скромнее. Приглашение на ремонт придет в промежутке от двух недель до месяца, а уехать на починенном авто можно через 15–18 дней.

СТОИМОСТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ ПОСЛЕ МЕЛКИХ ДТП



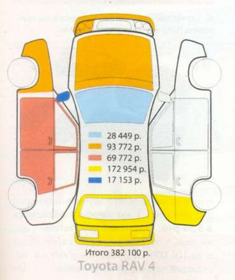
ПЕРЕЧЕНЬ ПОВРЕЖДЕНИЙ:
- ветровое стекло
- левое переднее крыло, левая блок-фара, капот, бампер
- левые передняя и задняя двери
- правое заднее крыло, пятая дверь, правый фонарь, бампер
- левое наружное зеркало

Несмотря на солидный размер и повышенный статус, в мелкие ДТП вседорожники попадают не реже других. Влияет ли социальное положения авто на стоимость и сроки восстановительного ремонта, выяснял Игорь Теременко.

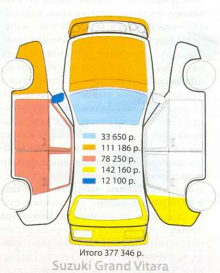
Дольше всех приводить свою моторизованную собственность в рабочее состояние придется хозяевам пятидверок «Сузуки-Гранд Витара». Запчасти, стоимость которых удивит даже состоятельного владельца (74% общих затрат), привезут только через месяц, наличный же ассортимент исключительно скуден. Ремонта придется ждать аж три-четыре месяца. Умеренные расценки при этом раскладе – слабое утешение. Непосредственно на залечивание ран потребуется 16–19 дней.

Кому стоит позавидовать, так это собственникам «Фольксвагена-Тигуан». Все необходимые нам детали мало того что нашлись на складе, так еще и по умеренной цене (47% общей стоимости ремонта) – очевидно, благодаря местному происхождению машины. Столь же щадящей оказалась и плата за восстановление. «Тигуан» – лидер нашего теста: затраты на ремонт наименьшие. К сожалению, до визита в ремзону пройдет чуть больше месяца. Готовый автомобиль отдадут через 17–19 дней.

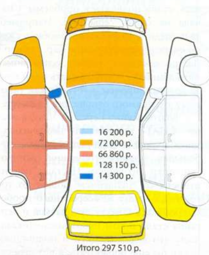
Увы, состоятельные владельцы кроссоверов преимуществ перед прочими смертными не имеют. Те же очереди, то же перманентное отсутствие запчастей... Разве что расценки соответствуют статусу, только для гордости это повод недостаточный. ЗР



Итого 382 100 р.
Toyota RAV 4



Итого 377 346 р.
Suzuki Grand Vitara



Итого 297 510 р.
Volkswagen Tiguan

Ягодка опять

Денис Арутюнян

FIAT ALBEA

Изготовитель ....ОАО «ЗМА», Набережные Челны	Пробег на момент отчета ....45 тыс. км
Год выпуска..2007	Предыдущие публикации в журнале ....2007, № 6, 9; 2008, № 3, 7
В эксплуатации «За рулем» .... с июля 2007	

Первые 30 000 км «ФИАТ-Албеа» радовал безотказностью, претензии с чистой совестью можно назвать незначительными. Но когда «пора взросления» закончилась, стали появляться проблемы. Сначала не очень серьезные. Например, за последние 15 000 км автомобиль сжег по очереди четыре лампы фар. Мелочь? Да, но досадная: только успел поменять лампочку – изволь ехать в магазин за другой. Впрочем, к ФИАТу как таковому это прямого отношения не имеет.

Благополучно пережив зиму, к весне ФИАТ потребовал незначительного долива – пол-литра масла, небольшая порция тормозной жидкости, литр антифриза. Настали неприятности со сцеплением: дошло до того, что к концу межсервисного пробега тронуться с места без рывков и дерганья стало почти невозможно (оказалось, что ведомый диск и подшипник могли бы еще поработать, а вот лепестки корзины перекашивались от перегрева). На фирменной станции «Блок-Восток» за ремонт запросили кругленькую сумму: сцепление в сборе – 11 000, работа – 9000 руб. Плюс плановое техобслуживание (замена масла и масляного фильтра, диагностика двигателя) – еще 6000 руб. Итого 26 000 – кучеряво! Нет уж, спасибо, справимся сами. Поменять сцепление не сложнее, чем на «Самаре». Гарантия? До ее окончания несколько месяцев, а вероятность, что за это время выйдет из строя что-то архисложное (коробка, мотор), близка к нулю. Уже на следующий день нашли за 6048 руб. оригинальный комплект сцепления и тут же его поменяли. Заодно поставили новый салонный фильтр и передние тормозные колодки. Вместе со сцеплением запчасти обошлись в 8628 руб.! Конечно, это положительно сказалось на стоимости километра пробега: по сравнению с предыдущим показателем (3,16 руб.) она даже упала. С учетом потери стоимости (машину в 2007-м купили за 374 000 руб., а сегодня за нее можно получить примерно 270 000 руб.) **1 км пробега обходился в 5,39 руб.** Отличный показатель – ниже чем, у «Калины». Если такой будет и на 100 000 км пробега, то вот он, настоящий народный автомобиль. **ЗР**

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ FIAT ALBEA (0–45 000 км)

Статья расхода	Сумма, руб.
Расходы на содержание (0–30 000 км)	94 762
Из них на бензин	67 825
Расходы на содержание (30 000–45 000 км)	43 664
Лампы фар (4 шт.)	480
Антифриз	110
Тормозная жидкость	60
Масло моторное 1 л	300
ТО-45 000 (только материалы)	8628
Бензин А95 (средний расход 9 л/100 км)	34 086
Общие расходы (0–45 000 км)	138 426
Стоимость 1 км пробега	3,08

Запчастей понадобилось немного, но приобретать их все равно лучше самим.



Развод и девичья фамилия

Претензий к автосервису по большому счету всего две: здесь либо не делают того, что необходимо, либо наоборот. Насколько они обоснованны, выяснял Игорь Теременко. Фото: Константин Якубов.

В справедливости первого обвинения мы неоднократно убеждались в ходе предшествующих рейдов (ЗР, 2009, № 1–3). Пришло время разобраться со вторым. Соответственно изменились и условия задачи – спецам дилерских центров предстояла диагностика тормозов и ходовой с выдачей рекомендаций. Подопытный автомобиль («Тойота-Королла» 2006 года выпуска с пробегом 62 тыс. км), взятый напрокат, предварительно изучили в лабораторно-техническом центре ЗР. Вердикт гласил: в целом машина пригодна к эксплуатации, существенных недостатков не обнаружено. Из прочих отметили сверхнормативный износ задних тормозных дисков, неправильную (задом наперед) установку одноименных колодок да перегоревшие лампы подсветки номерного знака и ближнего света одной из фар. От себя на этот раз добавлять ничего не стали, поскольку нас интересовали не реальные, а придуманные сервисменами дефекты (если таковые всплывут в акте диагностики).

Однако приписать несуществующие неисправности кому попало не получится – технически грамотный владелец запросто выведет мздоимца на чистую воду. Иное дело девушка – «развести» прелесть какую дурочку не только безопасно, но и приятно. То, что наша приманка неплохо разбирается в технике и отлично водит автомобиль, мы, разумеется, оставили за кадром. Свидетельством финансовой состоятельности клиентки послужил померанский шпиц Миша – непременный аксессуар успешной леди эпохи гламура. Эта пара и отправилась в рейд по официальным дилерским центрам «Тойота».

ОКОЛО НУЛЯ

Попасть в «Тойота Центр Лосиный Остров» с Ярославского шоссе можно лишь через строительный рынок. Путь



Дорогу к техцентру порой найдешь только с собаками. Причем не в переносном, а в прямом смысле.



Ресторан в здании измайловского техцентра столь дорог, что сотрудники, похоже, вынуждены искать пропитание на стороне.

Передача автомобиля должна проходить в зоне приемки. Но таковая, по-видимому, есть не у всех.

В техцентре «Рублевский» работа с клиентом отлажена до мелочей – местоположение обязывает!







В Сокольниках бесплатные напитки готовы предложить каждому клиенту.

Негорящий фонарь номерного знака стоя не увидишь. Присесть удосужился лишь один приемщик из пяти.



А вот в Сокольниках менеджер просто старается от души.



краткий, но небезопасный: продираясь между торговыми рядами, дама едва избежала атаки лихого парня на ржавой «Газели». А на выезде из этого скобяного царства потребовали 10 рублей – очевидно, местный дорожный налог.

Приемщик техцентра был куда менее меркантилен. Завидя симпатичную девушку, он сделал широкий жест, предложив не тратиться на диагностику. Ведь он зрелый муж, а не мальчик и точно знает, что для неубиваемой «японки» наши годы и километры не в счет. Настойчивым требованиям подтвердить теорию практикой он, в конце концов, уступил, но заключение слесарей (оплаченное, между прочим, 1035 рублями) оказалось точно таким же: автомобиль абсолютно исправен! Правда, в выданных нам бумагах никакой ссылки на проверку тормозной системы мы не нашли, однако скандалить не стали – не женское это дело!

КИТАЙСКАЯ ГРАМОТА

В словосочетании «Тойота Центр» второе слово всего-навсего поясняет первое, но не указывает на географическое положение объекта. Вот и «Тойота Центр Измайлово» расположен не в одноименном районе Москвы, а на стыке городов Реутов и Балашиха. Очевидно, именно удаленностью от центра объясняется некоторая свобода нравов. Так, ключи мастеру-приемщику здесь передают не в специально отведенной зоне, а... в моечном боксе! Шпицу обстановка не понравилась – кому охота ходить с мокрыми лапами! Да и хозяйка не в восторге: отсыревший любимец едва не испортил меховое манто. Через два часа (после уплаты 3024 рублей) спец выдал на руки заказ-наряд, пояснив на словах, что дефектов они не обнаружили. Вместе с тем приведенные на бумаге итоги замеров (речь о толщине тормозных дисков) свидетельствовали об обратном! Не хотелось огорчать девушку или лень было прочитать?

ВЫСШИЙ РАЗРЯД

«Тойота Центр Рублевский» стоит на самой знаменитой российской дороге. Положение обязывает – профессионально любезный менеджер принял автомобиль за считаные минуты. Впрочем, со стороны было заметно, что особого впечатления клиентка на него не произвела – мало ли на Рублевке дам с собачками! Но дело есть дело – приемщик отработал на все сто, постоянно держа хозяйку в курсе событий и обсуждая с ней, как лучше устранить обнаруженные дефекты. До лампочек местные мастера не снизошли, зато обнаружили и неправильно установленные колодки, и изношенные тормозные диски, и... люфт рулевой рейки (ориентировочная стоимость ее замены – 45 тыс. рублей)! Неужели сработало (этот узел в исходном списке дефектов отсутствует)? Интересно, что скажут



Архитектурные формы дилерских центров ласкают глаз, но клиентам куда важнее качество обслуживания.

другие дилеры? Заплатив за услугу 2070 рублей, мы отправились дальше.

ЗА ЧУЖОЙ СЧЕТ

В «Тойота Центр Кунцево» клиентов по половому признаку не делят. И правильно, наверное, делают, но девушка немного обиделась – слабый пол падок на знаки внимания. Хуже того, приемщик оказался на редкость мрачным и нелюдимым: заполнив бумаги, он молча протянул руку за ключами и, буркнув что-то нечленораздельное, умчался в направлении мойки. Через 40 минут все повторилось в обратном порядке. Вернув машину владелице, мастер сообщил о перегоревшей лампе ближнего света и... стуке в рулевом механизме! И если на Рублевке заменить дефектный узел предложили на словах, то здесь не пожалели чернил для записи в заказ-наряде. Причем случай признали гарантийным, что при наличии сервисной книжки давало право на бесплатный ремонт! (Заметим, что дилеру важен сам факт проведения работ, ведь за нормочасы ему заплатят в любом случае – не клиент, так фирма-производитель автомобиля.) «Радостное открытие» обошлось не особенно дорого (на общем фоне) – в 1870 рублей.

ДЕВИЧИЙ РАЙ

Мастер-приемщик «Тойота Центра Сокольники» оказался симпатичным – радушно улыбаясь, внимательно выслушал обаятельную хозяйку, заполнил бумаги и попросил подождать около двух часов. В кафе даме предложили бесплатный кофе и пакетированный чай, Мише достался пластиковый стакан с водой. Именно так компании получают постоянных клиентов! Не подкачали и слесари, предложившие заменить обе перегоревшие лампы и стертые тормозные диски. Неудивительно, что оплата диагностики – 1715 рублей – сопровождалась слезами благодарности.

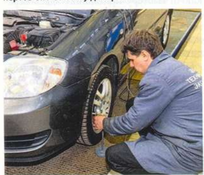
Итак, замысел наш, похоже, удался, хотя «половой вопрос» в полной мере не сработал: клиентку восприняли скорее как неопытного автомобилиста, а не как представительницу лучшей половины человечества. Однако результат налицо: из пяти проверенных автосервисов под сомнение попали два.

Чтобы не обижать дилеров понапрасну, мы посетили еще одно, шестое по счету заведение – центр технической экспертизы Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ). Вердикт специалистов, подкрепленный, разумеется, соответствующими документами, гласит: рулевая рейка в замене не нуждается! Хорошо, что наша дама оказалась достаточно бдительной и отвергла заманчивые предложения некоторых «фирменных кавалеров» – сумма впустую потраченных денег могла оказаться куда больше! ЗР



Ход экспертизы в НАМИ обязательно фиксируют на фото – документ может понадобиться в суде.

Даже простой стук порой трудно «поймать» без специального оборудования. У экспертов оно есть. А у дилеров?

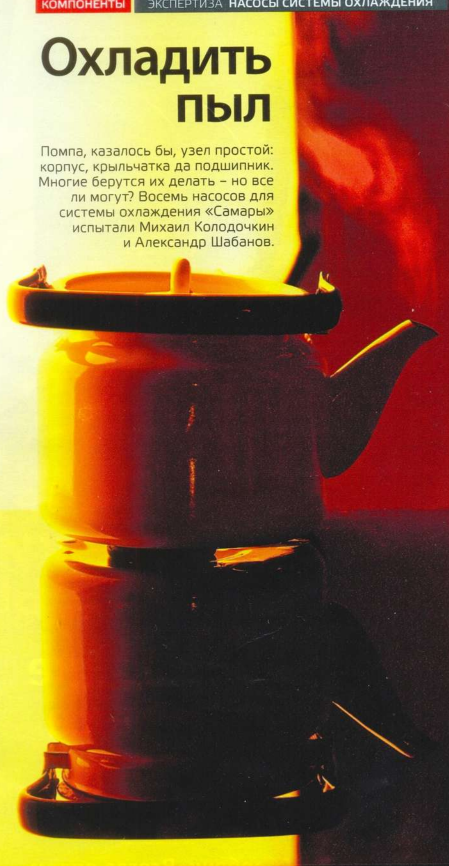




Суммарный люфт рулевого управления (косвенный показатель исправности системы) в нашем случае уложился в ГОСТ.

Охладить пыл

Помпа, казалось бы, узел простой: корпус, крыльчатка да подшипник. Многие берутся их делать – но все ли могут? Восемь насосов для системы охлаждения «Самары» испытали Михаил Колодочкин и Александр Шабанов.



Расход жидкости, прокачиваемой через систему охлаждения, на стадии проектирования мотора подбирают так, чтобы иметь по крайней мере 20-процентный запас для подстраховки от закипания. И обеспечивать его должна как раз конструкция помпы, точнее, зависимость расхода жидкости, подаваемой крыльчаткой, от частоты вращения коленвала. А она у разных насосов разная.

Самый дорогой из испытанных – насос германской фирмы HEPU: стоит почти 700 рублей. А самый дешевый – белорусский Fenox: 300 рублей. У пяти насосов крыльчатки оказались чугунными и шестилопастными. У двух насосов, ТЗА и Luzar, они семилопастные, причем с дополнительным кольцом лопастей под основной крыльчаткой. Крыльчатка ТЗА – пластиковая, LUZAR – из алюминиевого сплава. У Ween шестилопастная крыльчатка тоже из алюминиевого сплава. Вообще говоря, семилопастные крыльчатки предназначены специально для впрысковых моторов, но и против карбюраторов разработчики ничего не имеют.

Насосы испытывали в двигателе «Самары». В контур системы охлаждения врезали расходомер. Для каждой помпы своя порция свежего антифриза. Пускаем мотор, затем поднимаемся от минимально устойчивых оборотов холостого хода до высоких частот, после чего идем по оборотам вниз и повторяем замеры.

Зачем мерить дважды? Мотор – это массивная железяка, которая обладает тепловой инерцией. И при снижении оборотов тепловая нагрузка на систему охлаждения выше, чем при их увеличении. Расход жидкости меняется одновременно с изменением частоты вращения, а вот тепловой поток стабилизируется не сразу. И в определенный момент после изменения режима баланс тепловых потоков, подводимых от нагретых деталей мотора и отводимых антифризом, нарушается. Если у помпы производительность меньше требуемой, мотор точно закипит.

К этому тесту добавили еще одно испытание, характерное для резкого перехода от езды по трассе к застреванию в пробке. Встали – и наблюдаем, как

Не стоит бояться алюминиевых или пластиковых крыльчаток, если они установлены в помпах известных производителей.

стрелка термометра ползет в красную зону. Закипим или нет, тем более если датчик электровентилятора барахлит?

СЕМЬ ЛУЧШЕ ШЕСТИ!

Выяснилось, что похожие, казалось бы, помпы совсем по-разному ведут себя при различных оборотах. Так, в зоне малых оборотов, характерных для городского цикла, цифры расхода разбежались практически в полтора раза. Самый малый расход – у помпы Fenox, с чугун-



Чугун – материал привычный, но вот получить гладенькую крыльчатку – проблема.





Что лучше: шесть лопастей или семь? Сейчас выясним...

7-8 место — KENO



Страна-производитель	США
Ориентировочная цена	500 руб.

Одна из немногих помп, продаваемых без упаковочной коробки, хотя и за очень немалую цену. Довольно грубое чугунное литье на крыльчатке, не слишком аккуратное исполнение. Как итог, не самые лучшие показатели. Шоковых нагрузок не выдерживает.

(+) Устойчивая работа как при увеличении оборотов, так и при сбросе частоты вращения коленчатого вала.

(–) Отсутствие упаковки, сравнительно невысокая производительность во всех режимах, провал на «термошоке».

7-8 место — WEBER



Страна-производитель	Чехия
Ориентировочная цена	380 руб.

Одна из самых дешевых помп. Тоже без упаковочной коробки, есть претензии к качеству поверхностей лопастей. Самая низкая производительность в зоне высоких оборотов, а потому для любителей быстрой езды не лучший выбор. Шокового теста тоже не прошла.

(+) Доступная цена.

(–) Отсутствие упаковки, самая низкая производительность в зонах средних и высоких оборотов среди всех участников теста. Провалилась на «термошоке».

6 место QML



Страна-производитель .... ЕС
Ориентировочная цена .... 480 руб.

Сравнительно аккуратное исполнение, хорошая упаковка. Выглядит вполне солидно, как и стоит. Лучше других шестилопастных собратьев работает в режимах с малыми и средними оборотами, но шокового теста не прошла. Да и падение эффективности в режимах высоких оборотов заметно. Итог – не самое высокое место. . .

+ Хорошая эффективность в зоне режимов городского цикла, аккуратное исполнение.

– Не прошла шокового теста.

5 место FENOX



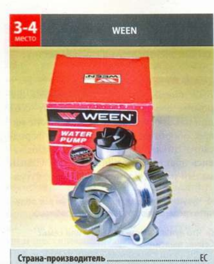
Страна-производитель .... Беларусь
Ориентировочная цена .... 300 руб.

Самая дешевая и самая непредсказуемая помпа. Расход в режимах малых оборотов наименьший, однако «термошок» выдерживает. На высоких оборотах просыпается: расход близок к лидерскому. Приличное качество, хорошая упаковка, однако после испытаний обнаружились рыжие пятна на крыльчатке. Итог – место ближе к «подвалу», чем к лидерам.

+ Низкая цена, хорошая эффективность в зоне режимов с высокой частотой вращения коленчатого вала.

– Самые низкие расходы в нижней зоне оборотов.

3-4 место WEEN

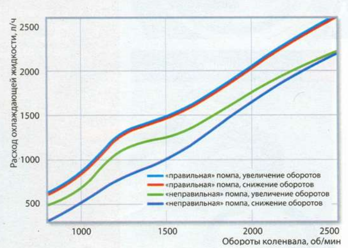


Страна-производитель .... ЕС
Ориентировочная цена .... 400 руб.

Тоже сравнительно недорогая помпа с крыльчаткой, выполненной из алюминиевого сплава. Радует аккуратное исполнение, неплохое качество литья крыльчатки. Расходные характеристики не выдающиеся, но вполне достойные, для мотора достаточные. По соотношению цена/качество вполне заслуживает своего места.

+ Аккуратное исполнение, доступная цена, приличные эксплуатационные показатели.

– Шоковый тест прошла на пределе.



Так выглядят расходные характеристики разных помп. «Правильная» не чувствует сброса оборотов, кривые расхода «туда» и «обратно» практически накладываются одна на другую. А «неправильная» помпа не справляется с повышенной тепловой нагрузкой, отчего кривые расхода разбегаются очень заметно.

ной шестилопастной крыльчаткой. А самые большие показатели расхода выдали помпы ТЗА и LUZAR. Вспомним – обе с семилопастными крыльчатками.

Растут обороты – увеличиваются цифры расхода. И Fenox тут показал прыть: помпа вышла в лидеры по расходу среди шестилопастных. Но догнать ТЗА, а тем более LUZAR так и не сумела. А вот чешская Weber на высоких оборотах свое достаточно высокое место, показанное в зоне малых частот вращения, потеряла.

На этапе испытаний со снижением оборотов помпы вели себя по-разному. На высоких оборотах все показали одинаковую эффективность: расходы

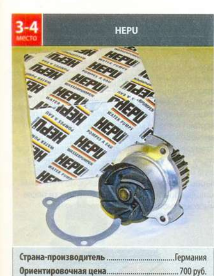
УСРЕДНЕННЫЕ РАСХОДНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОМП ВАЗ-21083

Помпа	Расход на цикле увеличения оборотов, л/ч			Расход на цикле уменьшения оборотов, л/ч		
	малые обороты	средние обороты	большие обороты	малые обороты	средние обороты	большие обороты
1. ТЗА	981	2610	3887	1035	2569	3864
2. LUZAR	966	2795	4063	942	2808	4061
3. HEPU	933	2419	3614	756	2368	3613
4. Ween	900	2342	3545	821	2332	3546
5. Fenox	606	2502	3816	540	2506	3816
6. QML	948	2232	3435	926	2257	3432
7. Weber	812	2054	3153	713	2047	3154
8. KENO	794	2304	3441	705	2235	3439

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА «ТЕРМОШОК»

Помпа	Параметры ОЖ в режиме ХХ, n = 800 об/мин	
	Производительность после сброса нагрузки, л/ч	Температура в системе охлаждения, °С
1. ТЗА	396	98
2. LUZAR	356	99
3. HEPU	266	104
4. Ween	262	105
5. Fenox	308	102
6. QML	при сбросе – 212; далее кипение, расхода нет	110
7. Weber	при сбросе – 195; далее кипение, расхода нет	111
8. KENO	при сбросе – 180; далее кипение, расхода нет	113

3-4 место HEPU



Страна-производитель .... Германия
Ориентировочная цена .... 700 руб.

Самая дорогая помпа! Уровень качества достаточно высокий, а крыльчатка – самая аккуратная из всех чугунных. Итог – высокая производительность во всех диапазонах работы мотора. «Термошок» выдержала, но без особого блеска.

(+) Аккуратное исполнение, хорошие эксплуатационные показатели.

(–) Самая высокая цена. Не радует потеря расхода на низких оборотах при их сбросе.

1-2 место LUZAR



Страна-производитель .... Россия
Ориентировочная цена .... 460 руб.

Помпа четко продемонстрировала преимущества семилопастной крыльчатки, отлитой из алюминиевого сплава! При относительно умеренной цене – высокие расходные характеристики на всех оборотах, обеспечивающие достаточный запас надежности. И видна забота о потребителе: упаковка аккуратная, и даже крепеж помпы прилагается. Достойно!

(+) Самый большой расход в режимах высоких оборотов, достойное изготовление.

(–) Отечественное изделие могло бы быть и подешевле! Особенно в условиях кризиса.

1-2 место ТЗА



Страна-производитель .... Россия
Ориентировочная цена .... 510 руб.

По утверждению производителя, изделие поставляют на сборку моторов АВТОВАЗа. Кого-то смутит пластиковая крыльчатка, но мы оснований для опасений не обнаружили. Одинаково хороша на всех режимах, «термошок» выдерживает очень уверенно. По соотношению цена/качество делит лидерство с LUZAR. Приятно, когда отечественные изделия оказываются на высоте!

(+) Отличные расходные характеристики обеспечивают необходимую надежность охлаждения.

(–) Цена высоковата.

на ветках роста и снижения оборотов практически не отличались друг от друга. Но на средних и особенно на низких оборотах все 6-лопастные помпы потеряли изрядную часть расхода. И «лидер» в этой потере – дорогая немецкая HEPU. Хотя оставшейся части расхода вполне хватает для нормальной работы системы. Привлекла внимание ТЗА, которая неожиданно даже увеличила расход.

В добавочном «пробочном» тесте помпы вели себя любопытно, причем Weber, KENO и QML экстрима не выдержали. Лучше других оказались ТЗА и LUZAR.

Подтвердилось предположение, что даже похожие внешне изделия работают неодинаково. Очень важны зазоры между крыльчаткой и корпусом, а они у всех агрегатов разные. Но самое важное – количество лопастей. Тут за явным преимуществом выигрывают помпы, разработанные для впрысковых, более форсированных моторов, но при этом рекомендованные и для старых, карбюраторных. **ЗР**

Семилопастные помпы лучше шестилопастных!

НАБОР ДЛЯ БОРЬБЫ СО РЖАВЧИНОЙ LAVR NEXT RUST CLEAN&PROTECT

Ориентировочная цена – 190 руб.

НПО «Поликом» разработало комплект средств для борьбы со ржавчиной. В него входят два новых препарата – «Очиститель ржавчины» и «Защита от коррозии», губки для нанесения их и пара резиновых перчаток. После обработки поверхности на ней появляется не растворяющийся в воде защитный слой, который предотвращает повторное появление коррозии.



ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ SIMER

Ориентировочная цена – 250–1300 руб. в зависимости от модели автомобиля

Фирма Simer позиционирует свою продукцию как достойную альтернативу так называемым оригинальным изделиям – поступающим на сборочные конвейеры автозаводов. Заметим, что лишь немногие фирмы (и Simer в их числе) подвергают готовые колодки нагреву до 750°С, что высвобождает из верхнего слоя накладок нежелательные включения. Это делает излишней притирку после установки на автомобиль, требующую особенно осторожной езды на протяжении первых десятков километров. Кроме того, такие колодки почти не теряют эффективности после многократного энергичного торможения.



АККУМУЛЯТОРНАЯ БАТАРЕЯ MUTLU SILVER EVOLUTION

Ориентировочная цена – 3500 руб. для батареи 60 А·ч

Турецкая аккумуляторная фирма Mutlu запустила на своем заводе усовершенствованную технологию. Речь идет о легировании пластин серебром, что снижает внутреннее сопротивление на 30%. Для автолюбителя, однако, важен не сам этот факт, а связанный с ним рост пускового тока. Теперь для «посеребренной» батареи емкостью 60 А·ч он достиг 510 А. Батареи серии Mutlu Silver Evolution отличают также низкий саморазряд, уменьшенная потеря воды и увеличенный до 30 месяцев срок гарантии. Вместе с названием аккумулятора изменилось и его внешнее оформление.



МИНИ-МОЙКА KÄRCHER 7.91

Ориентировочная цена – 20 000 руб.

Новая мойка сопоставима с аппаратами профессионального назначения. Она оснащена двумя баками для моющих средств и переключателем для индивидуальной регулировки расхода каждого состава. В аппарате использован долговечный латунный трехпоршневой насос, а автоматические клапаны защищают установку от избыточного давления. Шланг длиной 12 метров состыковывается с пистолетом одним движением, что ускоряет подготовку к работе.



НАВИГАТОР NAVITEL NX 4110

Ориентировочная розничная цена – 7600 руб.



ЗАО «ЦНТ», известное до сих пор как производитель программного обеспечения и карт «Навител», освоило выпуск собственного навигатора. Он имеет обрезиненный, приятный на ощупь корпус, 4,3-дюймовый сенсорный экран, разъем для SD-карты памяти и встроенную систему для воспроизведения звука, видеофайлов, просмотра фотографий, чтения электронных книг. В приборе использован процессор Centrality Atlas III AT640 и установлена флеш-память на 1024 Мбайт.

ОХРАННАЯ СИСТЕМА SCHER-KHAN MAGICAR 10

Ориентировочная цена – 13 500 руб.

Компания «МЕГА-Ф» позаботилась о сохранности автомобилей с электропроводкой на основе мультиплексных или цифровых CAN-шин. Встроенный в блок новой охранной системы адаптер позволяет легко и просто установить ее в такой автомобиль, при этом блок считывает нужные ему сигналы из цифрового потока и генерирует необходимые команды. Главное – не возникает конфликта со штатным оборудованием.

Отметим, что режим Slave позволяет управлять системой со штатного брелока автомобиля или кнопками на его ключе зажигания. Новинка оснащена уникальным плавающим кодом MAGIC CODE™PRO: он устойчив к попыткам интеллектуального взлома системы, а также сканирования или перехвата кода. Управлять работой Scher-Khan Magicar 10 можно на расстоянии до 2000 метров.



На правах рекламы

ЗАКАЗЫВАЙТЕ!

ТОВАРЫ ПОЧТОЙ

8-(495)- 926-18-28 (круглосуточно)

101000, Москва, а/я 344

101000@344.ru

www.344.ru

SMS: отправьте сообщение* с цифрами 3013 на номер 8-916-5484-344 и с вами свяжется наш оператор для уточнения заказа.

*стоимость sms по тарифам вашего оператора

КАЖДОМУ, сделавшему заказ до 31 июля, будет выслан



ФОТОАЛЬБОМ В ПОДАРОК для фотографий 10x15 см

ОХЛАЖДАЮЩАЯ НАКИДКА ЕСЛИ В АВТО НЕТ КОНДИЦИОНЕРА

Устанавливается на любое автомобильное кресло. Поверхность накидки состоит из воздушных каналов и микропор, через которые воздух охлаждает тело водителя. Охлажденный воздух подается дозированно по всей поверхности накидки в микродозах, чтобы не застудить поясницу и не переохладить другие части тела водителя. Накидка оснащена удобным пультом управления. С его помощью можно легко отрегулировать степень охлаждения. Питание от гнезда "прикуривателя" (12В). Специальная поверхность накидок осуществляет пассивный массаж, что способствует снижению усталости при длительном вождении автомобиля.

КНР

Лот 30904. Цена 2499 руб.

БУКСИРОВОЧНЫЙ ТРОС-РУЛЕТКА «БТР»

- самособирающийся с крюками с обеих сторон. Не имеет аналогов в мире! Достоинства «БТР»: трос не провисает, не падает под колеса, а накручивается на вал рулетки, и всегда остается в горизонтальном положении; корпус-диск ярко оранжевого цвета хорошо виден всем участникам движения при любых погодных условиях; трос не касается дорожного полотна, поэтому ваши руки и багажник машины остаются чистыми; «БТР» не требует ручного сматывания и разметки, прост в обращении и готов к работе за считанные секунды. Технические характеристики троса: длина фала – 4 метра; диаметр диска – 145 мм; прочность фала – 2,5 тонны на разрыв; вес - 1,7 кг.

Россия

Лот 30921. Цена 1149 руб.

АВТОМОБИЛЬНАЯ МИНИ-МОЙКА

Предназначена для ежедневной мойки автомобиля. Можно также мыть двигатель. Удобный и компактный насос позволяет использовать под воду любую емкость (ведро, таз, или бочку). Работает от прикуривателя (12 В). На щетке расположена кнопка включения подачи воды. Длина шланга 3 м, длина электрошнура 4 м.

Лот 30532. Цена 1195 руб.

ПР-ВО РОССИЯ

ПЛАЗМЕННАЯ РЕЗКА И СВАРКА

аппарат работает на воде и на водке



Российская разработка.

ПР-ВО РОССИЯ

Нигде в мире эта технология еще не освоена!

- настоящий прорыв в области металлорежущего инструмента и сварочного оборудования. Для работы аппарата не требуется компрессоров или баллонов под давлением. Все, что нужно - это однофазная розетка на 220 В и 50 г воды (!). Аппарат предназначен для резки, прожигания отверстий, пайки, сварки, плавления, локального нагрева черных и цветных металлов, бетона, для работ по камню и др. отделочным материалам. Прибор компактен (весит 3,5 кг). Незаменим при проведении ремонтно-монтажных работ "на выезде", в т.ч. при ремонте автотранспорта, сантехники, систем отопления, холодильников, кровельных покрытий, оград, ворот и т.п. Один аппарат заменит: сварочный трансформатор, газосварку со всеми баллонами, в т.ч. аргонную, паяльную лампу, газовую горелку, термофен, автоген, электролобзик, ножовку, болгарку, ножницы вырубные и отрезные, электродрель и т.п. Эта уникальная разработка удостоена трех золотых медалей на выставках в Брюсселе, Женеве и Софии. Аппарат сертифицирован и соответствует требованиям нормативных документов.

Лот 30952. Цена 32750 руб.

Характеристики:

Напряжение питающей сети	220 В
Частота питающей сети	50 Гц
Потребляемая мощность до	1,8 КВт
Габариты	10,5x23x18 см
Масса	3,5 кг
Температура факела (макс.)	6000°С
Регулирование тока в дуге	1-10 А
Толщина свариваемого листа	1,0-2,0 мм
Ширина реза листовой стали	0,5 мм
Время непрерывной работы горелки,	не менее 25 мин.

РОССИЯНЕ СМОГУТ ПЛАТИТЬ ЗА БЕНЗИН НА 17% МЕНЬШЕ!

Реформы, направленной на интересы автолюбителей, в 21 веке не запланировано, а топменеджеры нефтеперерабатывающих компаний, судя по всему, искренне верят, что Россия уже «догнала и перегнала Америку», и её граждане должны платить за бензин больше, чем автолюбители стран Западной Европы. Такова реальность. Но выход есть! Российские ученые-физики разработали Автомобильный Синтезатор Катализатора (АСК). Результаты испытаний впечатлили даже скептиков. Это прорыв! АСК легко установить на любой двигатель, и гарантировано получить: Экономию на топливе на 10-17%; увеличение ресурса двигателя как минимум в 2 раза; улучшение динамики разгона; лёгкий запуск, даже в сильный мороз; уменьшение дымности и токсичности выхлопа в 2-3 раза. Эффективность АСК официально подтверждена. Принцип работы устройства основан на изменении свойств топлива и масла под воздействием физических полей. Устройство разлагает бензин на более легкие фракции, улучшая процесс его горения и увеличивая октановое число. Повышает прочность масляной плёнки и способствует её поляризации на трущихся поверхностях. Как результат - повышается КПД двигателя. ПОСЛЕ ПРИОБРЕТЕНИЯ АСК ВЫ ПОЙМЁТЕ, ЧТО НЕДООЦЕНИВАЛИ СВОЙ АВТОМОБИЛЬ. ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН, ЗАПАТЕНТОВАН, АТТЕСТОВАН.

Устройство АСК. Лот 30548. Цена 1599 руб.

ПР-ВО РОССИЯ

БРЕЛОК - ОТПУГИВАТЕЛЬ КОМАРОВ

Отпугивает комаров и мошкитов от человека на расстоянии от 0,5 до 1,5 м. Частота ультразвука - 10-14 кГц, регулируемая. Брелок можно крепить на карманах, бретельках и т.д. Питание от 2-х батареек (в комплекте).

Лот 29215. Цена 499 руб.

ПР-ВО КНР

ВИДЕОРЕГИСТРАТОР

НЕПОДКУПНЫЙ СВИДЕТЕЛЬ

Угол обзора - 69°
(2 полосы дороги)
Работа при плохом освещении
Циклический режим записи

Поможет в сложной ситуации, предоставив видеозапись происшествия. Просмотр видео возможен на компьютере и на телевизоре. Используемые карты памяти (в комплект не входят) - SD/MMC от 128Мб до 8Гб (до 4ч видеозаписи). Разрешение - 640x480 пикселей. Скорость - 30 кадр/сек.

Лот 30930. Цена 5499 руб.

ПР-ВО КНР

ВОДИТЕЛЬСКИЕ ОЧКИ ФЕДОРОВСКИЕ

Разработаны специально для автомобилистов. Спектр пропускания линз очков подобран таким образом, что повышается четкость и улучшается контрастность изображения. Очки улучшают цветоразличение, уменьшают ослепление от света встречных фар, способствуют снятию сонливости и утомляемости, улучшают восприятие внешней среды. Материал - высококлассный оптический пластик CR-39. Очки легче - и при аварии - безопаснее стеклянных.

БЕЗ ОЧКОВ — В ОЧКАХ

очешник в подарок

Лот 30528 Цена 995 р.

ПР-ВО РОССИЯ

РАДАР - ДЕТЕКТОР

НОВИНКА. Обнаруживает все типы милицейских радаров-измерителей скорости, работающих в X, Ultra X, K, Ultra K, и Laser диапазонах. Работает в автоматическом режиме и не требует каких-либо настроек. Имеет раздельную индикацию на дисплее и звуковую индикацию работы радаров X, K и Laser диапазонов. Современный дизайн, имеет удобное крепление на присосках. Основные характеристики: Рабочие частоты: 10,500-10,550 ГГц; 24,050-24,250 ГГц; 800-1000 нм; Регулировка громкости звукового сигнала; Регулировка яркости дисплея; Режим ГОРОД/ТРАССА; Функция обнаружения новейших радаров с коротким импульсом. Максимальная дальность обнаружения радара: X-band.........5,0 км; K-band.........3,0 км; Laser band.....1,0 км; Угол обнаружения Laser band........360 градусов.

Лот 30949. Цена 1989 руб.

ПР-ВО РОССИЯ

АДАПТЕР РЕМНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ДЕТЕЙ

Предназначен для детей с 4 лет и старше, без ограничения веса. Соответствует новому пункту 22.9 ПДД. Согласно формулировки пункта 22.9 данный адаптер подпадает под "иные средства".

Специальная цена 650 руб. вместо ~~825 руб.~~ Лот 29120 ПР-ВО РОССИЯ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ИНВЕРТЕР 12В → 220В

150-ти ваттный, 220В, 50Гц автомобильный инвертер - незаменимая вещь в автопутешествиях и длительных поездках. С его помощью вы обеспечите подключение небольшого телевизора или аудиотехники, питание и зарядку ноутбука или мобильного телефона. Инвертер имеет два типа выходных разъемов - обычная розетка 220 В и USB-разъем, благодаря чему количество совместимых с прибором устройств значительно возрастает. От USB разъема могут работать и заряжаться GPS-навигаторы, mp3-плееры, портативные игровые приставки. Прибор оборудован системами защиты от перегрузки, перегрева, высокого входного напряжения. Подключается в гнездо прикуривателя (12 В).

Лот 30478. Цена 1849 руб.

ПР-ВО КНР

МЕТАЛЛОИСКАТЕЛЬ С ФУНКЦИЕЙ ДИСКРИМИНАЦИИ МЕТАЛЛОВ

Легко настраивается на искомый тип металла. Чувствительность катушки позволит обнаружить даже мелкие ювелирные украшения, золотые и серебряные монеты на гарантированной производителем глубине 12 см (на практике до 40см!!!). Стрелочный индикатор, гибкая система настроек, встроенный динамик и стандартный разъем для подключения наушников. Питание от 3 батареек типа "Крона" 9В (в комплект не входят).



Лот 29394 Цена 5950 руб.

ПР-ВО КНР

РУЧНАЯ ЛЕБЕДКА



Отличается небольшим весом, высокой надежностью и простотой в эксплуатации. Можно использовать в любом пространственном положении, для чего не требует подготовительных работ! Ручная лебедка позволяет вытащить застрявший на бездорожье автомобиль, может быть использована в гараже, на даче, на складах для перемещения грузов при монтажных и демонтажных работах. Большая длина троса (до 3 метров) позволяет производить работы даже в очень сложных условиях! В ручку лебедки встроен светодиодный фонарик. Поставляется в кейсе, удобном для переноски. Характеристики: Грузоподъемность: 1 тонна; Толщина троса: 5 мм; Длина троса: 3 м; Масса лебедки: 2,5 кг; Толщина металла: 2,6 мм.

Лот 30972. Цена 1199 руб.

ПР-ВО КНР

НАДУВНОЙ ДОМКРАТ ВЫТАЩИТ ИЗ БОЛОТА И КАНАВЫ:

В сложенном состоянии - небольшой пакетик с мешком из особой усиленной резины. С его помощью Вы в считанные минуты самостоятельно сможете приподнять Ваш автомобиль или вытащить его из любой канавы. Надувается обычным автокомпрессором или ножным насосом (в комплект не входят). Грузоподъемность3т.

Лот 30931. Цена 4699 руб.

ПР-ВО КНР

ЛОДКА - МАЛЮТКА ПОВЫШЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ

Вес 6кг. Грузоподъемность 200 кг.

- три воздушных камеры, вкл. внутреннюю доп. камеру внутри основного корпуса;
- веревка для захвата по периметру;
- клапан для быстрого надува и сдува лодки на корпусе;
- шершавая SUPER-TOUCH (суперпрочная) виниловая конструкция;
- прочное и комфортное надувное дно из надувных продольных полос;
- передний фаркоп; встроенные замки для весел, уключины;
- в комплект входят разборные весла, насос, ремкомплект.

Лодка 2-местная.

Габариты: 236x114x41 см.

Изготовлена из толстостенного ПВХ - 0,51 мм!

ОГРАНИЧЕННАЯ ПАРТИЯ

Лот № 30628 5499 руб.

ПР-ВО КНР

РЫБОПОИСКОВЫЙ ЭХОЛОТ ВСЕГДА С УЛОВОМ

Одним нажатием кнопки можно точно определять глубину и наличие рыбы в любом направлении, куда направите луч. Благодаря новейшим технологическим решениям эхолот не обязательно опускать в воду, его луч проходит и через корпус лодки, и даже через лед!

Лот № 30470. Цена 4750 руб.

ПР-ВО КНР

ПОДАРОК ВХОДИТ В СТОИМОСТЬ ТОВАРА

ГАЗ-69 (1954) и УАЗ-469 (1975). Фото Сергея Колюха

Советские вездеходы

История Ульяновского автозавода началась намного раньше выпуска собственных автомобилей высокой проходимости. В октябре 1941 года решением Правительства часть завода ЗИС с оборудованием и заводским коллективом была эвакуирована в город Ульяновск. Уже в феврале 1942 года на новом заводе началась сборка автомобилей для фронта. ЗИС-5В была первой моделью ульяновского автозавода. К лету в смену выпускалось 20-30 автомобилей, к осени выпуск достиг 60 автомобилей, а к концу 1945 года завод выпускает более 100 автомобилей в сутки!

История Ульяновских вездеходов началась с 1950 года, когда на заводе была проведена большая работа по технической подготовке к выпуску нового автомобиля ГАЗ-69 и ГАЗ-69А, переданного с Горьковского автозавода. Уже в конце 1954 года с конвейера сходят первые партии ГАЗ-69. В народном хозяйстве ГАЗ-69 получает широкое применение. За свою надежность, простоту в эксплуатации и хорошую проходимость, автомобиль получает большую известность не только в СССР, но и за рубежом.

С 1957 года автозавод выпускает УАЗы высокой проходимости собственной конструкции: УАЗ-450Д бортовой, УАЗ-450-фургон. В 1956 УАЗы выходят на мировой рынок и уже в 1959 году экспортируются в 22 страны мира. В 1959 году начаты работы над созданием нового вездехода – УАЗ-469. Летом 1962 года созданы первые опытные образцы УАЗ-460, ставшие прототипами УАЗ-469. Государственные испытания УАЗ-469 закончились в 1964 году, а смотрины Министерства обороны состоялись лишь в 1971 году. В 1966 году завод начинает выпускать микроавтобусы высокой проходимости УАЗ-452 и модификации на его базе.

За освоение новых автомобилей семейства УАЗ Ульяновский автозавод в 1966 году был награжден орденом Трудового Красного Знамени, а за автомобиль УАЗ-469 получил золотую медаль на Международной сельскохозяйственной выставке в Москве.

Модели этих и других автомобилей, выполненные до мельчайших подробностей в масштабе 1/43, вы можете заказать по телефону: **8 (926) 410 20 54**

или на сайте: **www.MODEL-AUTO.ru**

Почем люкс?

Пятнадцать образцов лампочек H4, обещающих «улучшение света» на 10, 20, 30 и даже 90%, испытывал Михаил Колодочкин.

Поначалу казалось, что все лампочки провалились. Действительно, о каком улучшении освещенности дороги можно говорить, когда световой поток 14 ламп из полутора десятков не превышает норматива?! А та единственная, у которой повышенная мощность, вообще не предназначена для дорог общего пользования, о чем изготовители честно написали на ее упаковке!

В общем-то, ничего другого мы и не ожидали. Неоднократные испытания подобных ламп на живых авто говорили о том же: особой разницы со стандартными изделиями не обнаруживается. Однако не все так просто: фактическая освещенность дороги зависит не от отдельно взятой лампочки, а от тандема лампочки и фары. И вот здесь выяснилось, что испытываемые лампы значительно превысили требования стандарта! К примеру, если нормируемая освещенность в точке 50R (правая обочина на расстоянии 50 м) составляет 12 лк, то фара от ВАЗ-2105 с лампой Bosch Plus 60 выдает в ней 22,6 лк, с лампой Narva Range Power 30 (+ 30%) – аж 24,1 лк, а с Philips X-treme Power – 26,6 лк! Это на 122% выше нормы.

Так почему же установка таких замечательных лампочек в фары практически не меняет визуальную картину? Причин несколько. Во-первых, подобный прирост освещенности наблюдается далеко не во всех точках: к примеру, с лампами Narva+30% и Narva+50% в точке 75R «пятерочная» фара еле-еле уложилась в стандарт. А вторая причина куда банальнее: стандартные лампочки тоже превышают начальную планку требований. Скажем, в той же точке 75R разница между стандартным «бошем» и «продвинутым» составляет всего 0,7 лк!

ИСКУССТВО ТОЛМАЧА

Кстати, а что, собственно, нам обещали? Экспертам больше всего понравилась бошевская лампочка, на упаковке которой красовалось: Plus 60 («Плюс 60»). А чего 60? Люксов, люменов, градусов или... рублей? То же у Philips X-treme



Power: описание обещает нам, к примеру, up to 80% more light, то есть до 80% больше света! А в чем измеряют свет – в попугаях?

На этом и строится игра. Разработчики прекрасно понимают, чем может обернуться для них недобросовестная реклама, а потому стараются отделываться общими фразами про «улучшение света», не указывая конкретные люмены и канделы. При этом освещенность от каждой лампочки, установленной в фару, действительно лучше, чем

	15 место	14 место	13 место	12 место
Лампа	Philips EcoVision	Osram BILUX Allseason	Narva Range Power 50	Philips BlueVision
Страна-изготовитель	Германия	Германия	Германия	Германия
Ориентировочная цена	250 руб./шт.	265 руб./шт.	210 руб./шт.	530 руб./шт.
Обещано	потребление энергии до 20% меньше, света на 10% больше	мощность 100/80 Вт	больше света до 50%	ксеноновый эффект и голубой свет с «увеличенной прочностью»!
Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк:				
75R	17,4 (≥12)	22,9 (≥12)	12,0 (≥12)	16,2 (≥12)
50R	20,7 (≥12)	24,0 (≥12)	18,4 (≥12)	19,1 (≥12)
50V	12,0 (≥6)	15,4 (≥6)	9,2 (≥6)	11,8 (≥6)
Мощность (в скобках норма), Вт:				
ближний	50,8 (≤68)	81,2 (≤68)	59,5 (≤68)	59,3 (≤68)
дальний	57,2 (≤75)	103 (≤75)	69,3 (≤75)	69,4 (≤75)
Световой поток (в скобках норма), лм:				
ближний	830 (850–1150)	1340 (850–1150)	996 (850–1150)	890 (850–1150)
дальний	1252 (1402,5–1897,5)	2544 (1402,5–1897,5)	1490 (1402,5–1897,5)	1320 (1402,5–1897,5)
+	Самая низкая потребляемая мощность.	Чемпион по световому потоку.	В точке 50R норматив действительно превышен примерно на 50%.	Ксеноновый эффект пока что в моде...
–	Световой поток лампы ниже допустимого, отсюда и последнее место.	Такие лампы нельзя использовать на дорогах общего пользования. Кстати, на упаковке это четко указано!	Более дешевая лампа той же марки, обещавшая «всего лишь» 30% прибавки, светит лучше!	Срезать голубой колбой часть спектра, дабы походить на «ксенон», – непонятная цель. И что такое «прочность» света?



11 место — Bosch Plus 60

Страна-изготовитель	Венгрия
Ориентировочная цена	360 руб./шт.



Обещано	«плюс 60», но не указано, чего именно!
Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк:	
75R	14,7 (≥12)
50R	22,6 (≥12)
50V	12,1 (≥6)
Мощность (в скобках норма), Вт:	
ближний	57,5 (≤68)
дальний	68,8 (≤75)
Световой поток (в скобках норма), лм:	
ближний	976 (850–1150)
дальний	1580 (1402,5–1897,5)

(+) В точке 50R люксов действительно больше, чем того требует норматив.

(−) Обыкновенная лампа той же фирмы светит ненамного хуже, а стоит втрое меньше!

10 место — Narva Range Power 30

Страна-изготовитель	Германия
Ориентировочная цена	120 руб./шт.



Обещано	до 30% больше света
Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк:	
75R	12,1 (≥12)
50R	24,1 (≥12)
50V	11,1 (≥6)
Мощность (в скобках норма), Вт:	
ближний	63 (≤68)
дальний	69 (≤75)
Световой поток (в скобках норма), лм:	
ближний	976 (850–1150)
дальний	1600 (1402,5–1897,5)

(+) В двух точках из трех действительно + 30% в сравнении со стандартной лампой той же фирмы.

(−) В точке 75R эта лампа светит хуже стандартной... Непорядок!



9 место — Narva

Страна-изготовитель	Германия
Ориентировочная цена	80 руб./шт.



Обещано	стандартная лампа
Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк:	
75R	12,2 (≥12)
50R	15,7 (≥12)
50V	8,81 (≥6)
Мощность (в скобках норма), Вт:	
ближний	62,0 (≤68)
дальний	69,3 (≤75)
Световой поток (в скобках норма), лм:	
ближний	850 (850–1150)
дальний	1420 (1402,5–1897,5)

(+) Лампочка самая дешевая и при этом нормально отработала в составе фары.

(−) В норму по световому потоку вползла на пределе.

8 место — Bosch

Страна-изготовитель	Венгрия
Ориентировочная цена	120 руб./шт.

Обещано	стандартная лампа
Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк:	
75R	14,0 (≥12)
50R	16,1 (≥12)
50V	10,0 (≥6)
Мощность (в скобках норма), Вт:	
ближний	63,9 (≤68)
дальний	69,7 (≤75)
Световой поток (в скобках норма), лм:	
ближний	890 (850–1150)
дальний	1460 (1402,5–1897,5)

(+) Хорошие показатели для обыкновенной недорогой лампочки.

(−) Особых замечаний нет, разве что мощность высоковата.

7 место — Philips Power2night

Страна-изготовитель	Германия
Ориентировочная цена	370 руб./шт.
Обещано	высокоэффективная лампа с голубым колпачком, светит дальше обычной
Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк:	
75R	15,9 (≥12)
50R	23,2 (≥12)
50V	11,6 (≥6)
Мощность (в скобках норма), Вт:	
ближний	59,4 (≤68)
дальний	69,2 (≤75)
Световой поток (в скобках норма), лм:	
ближний	936 (850–1150)
дальний	1560 (1402,5–1897,5)

(+) Светит примерно так же, как более дорогие BlueVision той же марки.

(–) Все бы ничего, но дешевый Premium ничем не хуже...

6 место — Philips NightGuide

Страна-изготовитель	Германия
Ориентировочная цена	530 руб./шт.
Обещано	больше света до 50%; световой пучок длиннее на 10–20 м
Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк:	
75R	16,2 (≥12)
50R	25,6 (≥12)
50V	12,3 (≥6)
Мощность (в скобках норма), Вт:	
ближний	58,2 (≤68)
дальний	69,8 (≤75)
Световой поток (в скобках норма), лм:	
ближний	974 (850–1150)
дальний	1596 (1402,5–1897,5)

(+) Требования нормативов значительно превышены.

(–) Цена!

5 место — Osram Night Breaker

Страна-изготовитель	Германия
Ориентировочная цена	290 руб./шт.
Обещано	до 90% больше света – и на 10% белее
Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк:	
75R	21,8 (≥12)
50R	27,8 (≥12)
50V	9,0 (≥6)
Мощность (в скобках норма), Вт:	
ближний	64,9 (≤68)
дальний	72,9 (≤75)
Световой поток (в скобках норма), лм:	
ближний	976 (850–1150)
дальний	1476 (1402,5–1897,5)

(+) В сравнении со стандартной лампочкой той же марки эта светит лучше.

(–) Обещанные 90% – это разве что в сравнении с нормативом. Но не со стандартной лампой: тут успехи куда скромнее.

4 место — Philips X-treme Power

Страна-изготовитель	Германия
Ориентировочная цена	600 руб./шт.
Обещано	до 80% дополнительного света
Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк:	
75R	14,6 (≥12)
50R	25,0 (≥12)
50V	14,9 (≥6)
Мощность (в скобках норма), Вт:	
ближний	65,9 (≤68)
дальний	68,2 (≤75)
Световой поток (в скобках норма), лм:	
ближний	960 (850–1150)
дальний	1592 (1402,5–1897,5)

(+) Значительное превышение требований стандарта.

(–) Результат на уровне одноименных лампочек Premium, но те впятеро дешевле.

того требует стандарт. Стало быть, разработчики не врут: light, свет то есть, на самом деле улучшается.

При расстановке мест мы учитывали реальные показатели лампочек, их стоимость, а также объективность рекламных обещаний. А самый радостный итог проделанной работы таков: улучшенные лампы если и выигрывают у обыкновенных, то лишь с незначительным преимуществом. Но не с пятикратным перевесом, на который намекает цена.

Впрочем, за «люкс» иногда приятно и доплатить... **ЗР**

3 место — Osram BILUX Halogen

Страна-изготовитель	Германия
Ориентировочная цена	130 руб./шт.
Обещано	обыкновенная лампа
Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк:	
75R	16,1 (≥12)
50R	20,6 (≥12)
50V	11,8 (≥6)
Мощность (в скобках норма), Вт:	
ближний	61,4 (≤68)
дальний	72,5 (≤75)
Световой поток (в скобках норма), лм:	
ближний	920 (850–1150)
дальний	1534 (1402,5–1897,5)

(+) Недорогая лампа, превышающая требования стандарта.

(–) По технике замечаний нет. Жаль, на упаковке по-русски ни словечка.

2 место — Philips VisionPlus

Страна-изготовитель	Германия
Ориентировочная цена	290 руб./шт.
Обещано	лучшая видимость: на 50% больше света, луч длиннее на 10–20 м
Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк:	
75R	17,1 (≥12)
50R	23,6 (≥12)
50V	12,8 (≥6)
Мощность (в скобках норма), Вт:	
ближний	58,9 (≤68)
дальний	69,3 (≤75)
Световой поток (в скобках норма), лм:	
ближний	924 (850–1150)
дальний	1530 (1402,5–1897,5)

(+) Освещенность действительно превышает норму не менее чем на 50%.

(–) А дешевый одноименный Premium светит примерно так же...

1 место — Philips Premium

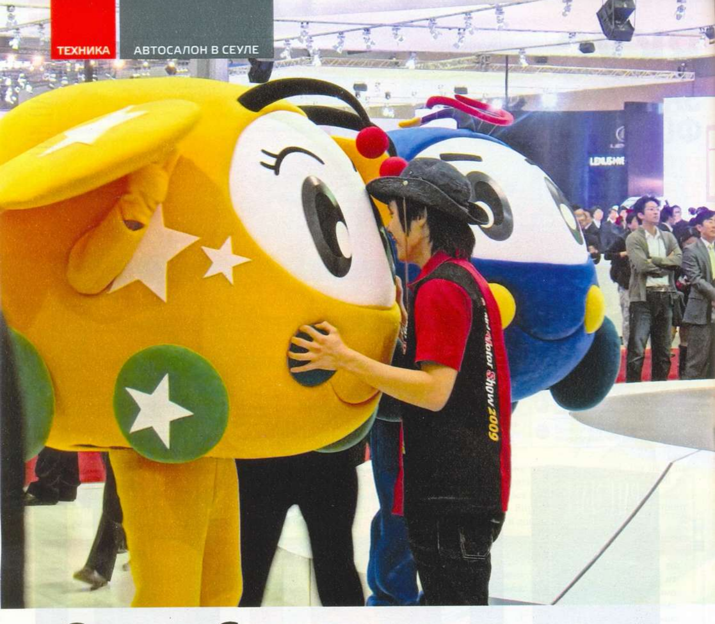
Страна-изготовитель	Германия
Ориентировочная цена	110 руб./шт.
Обещано	30% дополнительного света
Освещенность в контрольных точках (в скобках норма), лк:	
75R	14,4 (≥12)
50R	23,2 (≥12)
50V	14,4 (≥6)
Мощность (в скобках норма), Вт:	
ближний	59,9 (≤68)
дальний	68,6 (≤75)
Световой поток (в скобках норма), лм:	
ближний	900 (850–1150)
дальний	1460 (1402,5–1897,5)

(+) Прекрасные показатели при реальной цене.

(–) Замечаний нет. Разве что по части упаковки, в которой про обещанные преимущества ни слова по-русски.

НАША СПРАВКА

- **Световой поток** – это мощность светового излучения, то есть видимого излучения, оцениваемого по световому ощущению, которое оно производит на глаз человека. Измеряется в люменах (лм).
- **Сила света** – пространственная плотность светового потока, отношение светового потока к величине телесного угла, в котором равномерно распределено излучение. Измеряется в канделах (кд).
- **Освещенность** – это поверхностная плотность светового потока, падающего на поверхность, то есть отношение светового потока к величине освещаемой поверхности, по которой он равномерно распределен. Измеряется в люксах (лк), 1 лк = 1 лм/1 м².



Страна Седания

Сеул не похож ни на Токио, ни на Шанхай, и автомобили из Южной Кореи развиваются в своих традициях. Автосалон в Сеуле не рекордсмен по количеству премьер, но прекрасно демонстрирует будущее местного автопрома. Так считает Анатолий Фомин. Фото автора.

Даже организация движения на улицах Сеула гораздо больше похожа на американскую, чем на европейскую или японскую. Практически полное отсутствие круговых развязок, «прямоугольные» перекрестки со светофором на дальней стороне. Между прочим, «американские» перекрестки устроены довольно разумно – что толку в светофоре, если, остановившись рядом, его уже не видишь?

Еще одна деталь: компактные автомобили тут в явном меньшинстве. Преобладают машины С- и D-классов по европейской классификации, практически полностью отсутствуют хэтчбеки, равно как и цветные машины. Черный, белый, все оттенки серебристого. Как будто кто-то нарочно скрутил цветовую настройку телевизора. При подавляющем количественном превосходстве местной продукции из импортных машин чаще других попадаются «мерседесы» S-класса и дорогие спортивные машины – от «Порше» до «Корвета».

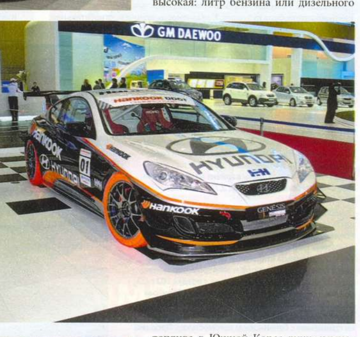
Немногочисленность иномарок нынче обеспечивается не столько высокой пошлиной (она почти вдвое меньше, чем в России), сколько системой сертификации, которая тоже гораздо больше походит на американскую, чем на европейскую или японскую. В результате грамотной защиты и более чем умеренных цен родного автопрома серьезных угроз ему нет. Лидер местно-

го рынка – «Хёндай-Соната». Ее можно встретить на улице во всех вариантах: от первой модели 1988 года до новых машин. И с любой отделкой – от кожзаменителя и стальных колес для такси до почти представительского уровня. Секрет популярности прост, как яйцо: просторный комфортабельный автомобиль с хорошей надежностью по доступной цене. В переводе с корейских вон на доллары США диапазон цен на машину – от 14 до 23 тысяч. В России о подобном можно только мечтать. На вопрос о цене популярного у нас «Гетца», известного здесь под именем «Клик», отвечу так, чтобы сразу не расстраивать: от 7,5 миллиона вон.

Большинство автомобилей бензиновые, хотя цена горючего достаточно высокая: литр бензина или дизельного топлива в Южной Корее лишь немногим дешевле, чем в Европе. Это вполне объяснимо в стране, где не добывают ни одного литра нефти. Вдвое дешевле бензина сжиженный газ, на котором ездит 100% такси и около 15% остальных легковых автомобилей. Несмотря на дороговизну топлива, дизельных легковушек относительно мало, хотя они стремительно набирают популярность. Незначительность доли дизельных автомобилей объясняется жесткими требованиями к выбросам окислов азота. Настоящее распространение легковых дизелей началось лишь в последние двагри года благодаря освоению аккумуляторных систем впрыска «коммон рейл» и управляемой рециркуляции выхлопных газов.



«Дэу-Лацетти» теперь полный аналог «Шевроле-Круз». В Корее его предлагают с двумя типами двигателей – бензиновым 1,6 л, 114 л.с. или 2-литровым турбодизелем VCDi мощностью 150 л.с., таким же, что у продаваемых в Европе «Опеля-Антара» и «Шевроле-Каптива». Прежний «Дэу-Лацетти» обзавелся двумя лишними буквами – EX, и его производство продолжается.



«Хёндай-Генезис Купе» дебютировал в Детройте. Теперь пришла очередь гоночной версии. Точнее говоря, автомобиля для клубных гонок. «Заряд» выглядит более чем внушительно: двигатель заднеприводного купе развивает 385 л.с. при 6810 об/мин и соединен с шестиступенчатой механической коробкой передач. Интерьер максимально упрощен и облегчен, задние сиденья убраны, установлен каркас безопасности. Любителям дрифта будет на чем развлечься!

Ходячие талисманы Сеульского автосалона (оранжевый и синий автомобильчики с крыльями) тоже пришли посмотреть шоу на стенде GM Daewoo, но были безжалостно вытолканы – их обязанность только развлекать публику и позировать фотографам.



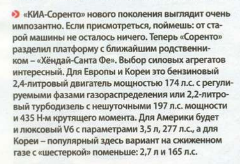
«СанЙонг-С200» все еще концепт, но теперь представлен в двух вариантах: «Эко» и «Аэро». Зеленый автомобиль, разумеется, «Эко» – полный привод и форма бамперов предполагают возможность немного приблизиться к природе.



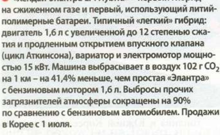
«Рено-Самсунг eMX» (расшифровывается так: eco-Motoring eXperience). Первый концепт-кар «Рено-Самсунг моторс» весьма далек от реального производства. Пока идет поиск ключевых стилистических элементов компактного автомобиля будущего. Компактность, впрочем, относительная: длина – 4,04 м, ширина – 1,82 м. Биодизайн возвращается?



Это не перспективный «Шевроле-Спарк», а «Дэу-Матиз». Цвет тот же, но стиль заметно отличается. В варианте «Дэу» маленький автомобиль не выглядит столь карикатурно-брутальным. О технике пока известно немного: литровый мотор 64 л.с. и автоматическая трансмиссия.



«КИА-Соренто» нового поколения выглядит очень импозантно. Если присмотреться, поймешь: от старой машины не осталось ничего. Теперь «Соренто» разделил платформу с ближайшим родственником – «Хёндай-Санта Фе». Выбор силовых агрегатов интересный. Для Европы и Кореи это бензиновый 2,4-литровый двигатель мощностью 174 л.с. с регулируемыми фазами газораспределения или 2,2-литровый турбодизель с нешуточными 197 л.с. мощности и 435 Н·м крутящего момента. Для Америки будет и люксовый V6 с параметрами 3,5 л, 277 л.с., а для Кореи – популярный здесь вариант на сжиженном газе с «шестеркой» поменьше: 2,7 л и 165 л.с.



«Хёндай-Элантра LPI Hybrid» – первый гибрид на сжиженном газе и первый, использующий литий-полимерные батареи. Типичный «легкий» гибрид: двигатель 1,6 л с увеличенной до 12 степенью сжатия и продленным открытием впускного клапана (цикл Аткинсона), вариатор и электромотор мощностью 15 кВт. Машина выбрасывает в воздух 102 г CO_2 на 1 км – на 41,4% меньше, чем простая «Элантра» с бензиновым мотором 1,6 л. Выбросы прочих загрязнителей атмосферы сокращены на 90% по сравнению с бензиновым автомобилем. Продажи в Корее с 1 июля.





Результат в любом случае впечатляет: более 90% парка – автомобили местного производства, сильных зарубежных конкурентов у них попросту нет. На автосалоне в Сеуле пока представлены лишь люксовые иностранные бренды, а также «Форд» и «Фольксваген». Дорогостоящая сертификация и низкие цены на местном рынке оставляют прочим мало шансов. Даже если один из четырех корейских производителей легковых автомобилей будет сметен кризисной волной (а «СанЙонг» без серьезной поддержки не выживет), у местного потребителя есть более чем достойный выбор. Концерн «Хёндай-КИА» уже отодвинул на шестое место по прода-

«КИА-Форте LPI Hybrid» поступит в продажу в Корее в августе. Под оригинальной оболочкой те же агрегаты, что и в «Элантре», а потому характеристики как под копирку. Впрочем, поскольку продажи начнутся на месяц позже, это будет лишь второй гибрид с литий-ионными полимерными батареями, работающий на сжиженном газе.





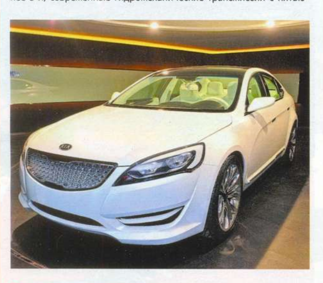
«Самсунг-SM3» больше не «Ниссан-Алмера Классик», а совершенно другой автомобиль. Правда, это предсерийный вариант. Достоверно известно следующее: габариты – 4620×1810×1480 мм, колесная база – 2700 мм, индекс двигателя – H4M, тип трансмиссии – с вариатором. Похоже, это родной брат грядущего «Рено-Меган III» с кузовом седан.

жам в мире «Хонду» и «Ниссан» и стремительно приближается к занимающему четвертое место «Форду».

Секрет корейского успеха вполне объясним – на смену первоначальному заимствованию конструкций и технологий приходят собственные конструкции, созданные на своей технологической базе. Сегодня Южная Корея производит не только современные автомобили, но и двигатели, агрегаты трансмиссии, подвески, климатические установки, антиблокировочные системы тормозов и системы стабилизации, электрические усилители рулевого управления, светодиодные фары и первоклассную электронику, причем все – собственной разработки.

ДЛЯ КОРЕЙСКОГО БОССА

Представительские автомобили собственного производства очень популярны в Корее. Это вовсе не те дредноуты, чья «конструкция восходит к 80-м годам минувшего века...» Под стильными кузовами внушительных габаритов (длина около 5,2 м, ширина – 1,9, колесная база – 3 м) скрываются мощные моторы объемом не менее 3 л, современные гидромеханические трансмиссии с пятью-шестью передачами, многорычажные подвески с пневматическими элементами и адаптивными амортизаторами. Не забыто, конечно, и комфортное оснащение салона: от сидений с массажем и вентиляцией до холодильника в подлокотнике, а также аудио- и видеоаппаратура высокого уровня в обрамлении ценных пород дерева, полированного металла и мягчайшей кожи.



Концептуальный КИА-VG, или KND-5 (по внутренней классификации). Стильный седан бизнес-класса почти пятиметровой длины весьма точно демонстрирует облик автомобиля, сменяющего «КИА-Опирус». Под капотом 3,5-литровый двигатель серии «Лямбда» с шестиступенчатой автоматической трансмиссией. Мощность двигателя составит, вероятно, немногим менее 300 л.с. Ждать серийную машину еще не меньше года.

«Хёндай-Эквус» – пока единственный представительский автомобиль в Корее, базирующийся полностью на собственных агрегатах. Большая часть их заимствована у «Генезиса», кузов совершенно оригинальный. В ближайшее время ожидают длиннобазную модификацию с 5-литровым мотором. Пока самый мощный агрегат – V8 серии «Тау» (4,6 л, 366 л.с.) с 6-ступенчатым автоматом собственного производства.

«Дэу-Веритас» – имя пафосное: в переводе с латыни означает «истина». Та самая, которую ищут на дне бутылки? На самом деле это перелицованный «Холден-Стейтсмен» и выпускают автомобиль в Австралии. Видимо, концерн «Дженерал моторс» старался запутать кредиторов окончательно. С корейским «бэджем» доступен только 3,6-литровый двигатель с непосредственным впрыском, агрегатированный с пятиступенчатым автоматом. Просторнейший салон оснащается по последнему слову комфорта уже в стандартной комплектации седана длино́й 5,16 м.



«СанЙонг-Чейрмен W» – название модели в переводе означает «председатель», буква – индекс поколения машины. Наверняка имелся в виду председатель не гаражного кооператива, а совета директоров солидной компании (к сожалению, сейчас находящейся в процессе банкротства). Автомобиль последнего поколения также использует агрегаты «Мерседес-Бенц», но на этот раз S-, а не E-класса (W 124). Так что под капотом впервые 5-литровая «восьмерка» мощностью 306 л.с.! Качество выставочных образцов отличное, перспективы – туманные.



И поэтому страна не зависит от диктата зарубежных фирм-лидеров.

Какие бы выгоды ни сулила местная сборка иномарок, она имеет право на жизнь только в сочетании с заградительными пошлинами. Никто не заинтересован в том, чтобы вырастить себе соперника. Похоже, это в Корее знали давно, поскольку во все века стране изрядно доставалось и от китайских, и от японских захватчиков. Только технологическая независимость дает возможность создать продукт, превосходящий предложения конкурентов. Впрочем, у корейского автопрома еще остались уязвимые места, самое заметное из которых – дизельная топливная аппаратура. Надолго ли? **ЗР**

«КИА-Соул» с гибридной силовой установкой – пока концепт. Капот из прозрачного пластика позволил посетителям автосалона в этом удостовериться. Те, кого не убедили блоки управления и электромотор под капотом, могли заглянуть в багажное отделение, где специально вырезано отверстие для демонстрации аккумуляторов.



«Блю-Вилл», или HND-4 (согласно внутренней классификации концептов «Хёндай»), – футуристичный автомобиль с технологиями ближайшего будущего. Кузов из биоразлагаемого пластика, в крыше солнечная батарея, в панели приборов дисплеи на органических светодиодах. Технически это подзаряжаемый «тяжелый» гибрид со 152-сильным двигателем 1,6 л (непосредственный впрыск и турбонаддув), работающим на бензоэтанольной смеси E85, вариатором и электромотором мощностью 100 кВт. Расчетные параметры расхода топлива – 4,3–4,7 л/100 км с возможностью снижения до 2,2 л/100 км на коротких маршрутах при подзарядке батареи (литий-ионная полимерная) от розетки.



Верхом на «пуме»

На Нью-Йоркском автосалоне компании «Дженерал моторс» и «Сигвэй» показали, как можно побороть надоевшие всем жителям мегаполисов вечные пробки. За основу концепта ПУМА (P.U.M.A. – Personal Urban Mobility & Accessibility) взяли довольно популярный в США двухколесный электроскутер «Сигвэй-РТ», который, сохранив принцип стабилизации, приобрел сиденья, крышу, ветровое стекло и даже спидометр в виде специально запрограммированного iPhone. Последний такой машинке явно необходим, ведь теперь она может разгоняться не до жалких 10–20 км/ч, а до вполне приемлемых в условиях города 56 км/ч. Благодаря одноосной схеме разворачивается ПУМА на месте. На стоянке она опускается на небольшие опорные колесики, которые, вероятно, должны подстраховать и в случае резкого торможения. С последним, впрочем, не все ясно: если речь о торможении электродвигателем (как в упомянутом «стоячем» скутере), то оно не может быть резким. А ведь 56 км/ч – примерно та скорость, при которой производят крэш-тесты автомобилей! Как известно, столкновение на такой скорости чревато тяжелыми последствиями для куда более серьезных транспортных средств. С другой стороны, обходятся же мотоциклисты без ремней и подушек, а ездят они намного быстрее.



На дороге общего пользования нужно быть предельно внимательным.

А на такой вот выделенной полосе ПУМА вполне может обойтись без участия водителя.

Катиться на «пуме» – удовольствие: ни шума двигателя, ни выхлопных газов, ни дождя за шиворот. Запас хода до подзарядки литий-ионных батарей тоже довольно приличный – около 56 км. Этому способствует рекуперация энергии при замедлении. Вместо ключа зажигания – тот самый iPhone, получающий по каналу Bluetooth информацию не только о скорости, но и о запасе энергии в батареях. Уходя, просто возьмите его с собой, пригодится позвонить кому-нибудь.

Управляют машиной с помощью руля, механически никак не связанного с колесами. Впрочем, можно вовсе ничего не делать: достаточно ввести в компьютер конечный пункт маршрута, а дальше ПУМА довезет сама, держа связь с остальными собратьями по прайду. Вот только от четырехколесного бензинового монстра ей без вмешательства человека, увы, не увернуться.

Есть контакт?

В электрике лишь два вида неисправностей: нет контакта там, где надо, либо есть там, где не надо. Казалось бы, все просто, да только в современных автомобилях провода и разъемы уложены в таких местах, куда не заглянет глаз человека. Неужели при поисках неисправности придется действовать на авось, разбирая панель приборов и вытаскивая жгуты из порогов? Фирма Eclipse Automotive Technology предложила запустить в недра техники миниатюрную цветную видеокамеру с лампой подсветки, соединенную через USB-разъем с диагностическим тестером Eclipse TestPad, TestPod или TestPod Pro. Теперь специалист может с комфортом разглядывать автомобильное нутро (не обязательно провода!) в поисках неисправности. Впрочем, новинка только облегчает работу человеку, ведь заметить, что именно в данном месте что-то не так, должен он сам!



Камера посмотрит внутрь – заглянуть туда не помогут ни гибкая шея, ни зеркальце на телескопической штанге.

Материалы – всему голова

Говорят, одна из причин отсталости нашего автопрома в том, что долгие десятилетия разработчиков ограничивал диктат технологов. Придумают, скажем, дизайнеры новые фонари, а им говорят: такие у нас не выпускают, возьмите, например, хоть от «Оки», но серийные. А ведь бывает и по-другому. Вот, скажем, концепт «Хёндай ix-onic», показанный в Женеве. Возможно, не все обратили внимание на его заднее стекло с острыми углами и выемкой под стеклоочиститель, отлитое одним куском. А ведь дизайнерам могли сказать: такое сделать невозможно.

Однако нынче художник творит, а промышленность ему не мешает, а помогает. Для воплощения замысла фирме SABIC пришлось разработать новый материал Exatec E900 на основе поликарбоната Lexan GLX. Это позволило не только удовлетворить амбиции дизайнеров, но также интегрировать в стекло спойлер и дополнительный стоп-сигнал. Да и утопленный поводок стеклоочистителя смотрится стильно. С дворником, правда, не все так просто: он не должен оставлять царапин на материале.



Такую сложную форму из закаленного стекла не сделаешь. А вдобавок спойлер и стоп-сигнал выполнены заодно…

Впрочем, иногда достижения материаловедов становятся видны лишь в ходе крэш-тестов. Вполне серийный малыш «Хёндай-i10» не мог бы стать столь дружественным к голени попавшегося на пути пешехода, если бы не энергопоглощающая вставка в бампере из разработанного тем же концерном SABIC материала Xenoy (смесь поликарбоната и полибутилентерефталата). Казалось бы, мелочь, но эта деталь позволила собранному в Индии автомобилю попасть на европейский рынок. И опять победили дизайнеры, которые отвели для вставки 45 мм, и ни на миллиметр больше. Технологам, конечно, пришлось повозиться, зато теперь бампер эластичен при температуре от –30°С и поглощает больше энергии при ударе.

Светят и греют?

Как утверждают ведущие производители фар, ксеноновые газоразрядные лампы – лишь временное решение. При всей их ослепительности и на них есть «пятна»: мягко говоря, не полезный для глаз спектр излучения, необходимость установки преобразователей напряжения и балластного устройства, высоковольтный поджиг… Будущее за мощными (мы сказали бы – сверхмощными) светодиодами. Тогда уйдет в прошлое и проблема замены лампочки. Знаете, сколько времени горит нить ближнего света на протяжении 150 000 км пробега? Статистика утверждает: не более 3900 часов (дальний свет используют в 20 раз реже). Галогеновые лампы за это время придется менять раз десять, а вот светодиоды могут прослужить дольше самого автомобиля.

И все бы хорошо, но только пока они дают не такой уж холодный свет, как принято считать. Мощность, потребляемая светодиодной фарой, – около 30 Вт. И нежный кристалл (установленный на алюминиевой подложке-радиаторе) вполне может перегреться. Поэтому в фарах будущего вместо преобразователей напряжения появятся… вентиляторы обдува. Такие вентиляторы фирма EBM-PABST (Германия) уже разработала для светодиодных головных фар «Кадиллака-Эскелейд Платинум». Теперь остается проверить на практике срок службы не только светодиодов, но и вентиляторов для них!



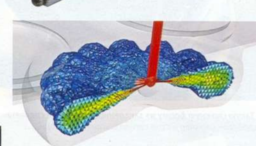
В вентиляторах использованы бесщеточные моторчики переменного тока, так что изнашиваться в них, по сути, нечему.

Водород, да и только

Фирма БМВ уже давно сделала ставку на использование водорода как топлива для классического ДВС, а не в топливных элементах для выработки электричества. Последние все еще слишком дороги, тогда как поршневые моторы – давно отлаженный агрегат. Правда, до сих пор на опытных автомобилях использовался так называемый бивалентный мотор, который мог работать и на бензине. Это позволяло не слишком задумываться о наличии водорода на АЗС, но неизбежно снижало эффективность двигателя: водород позволяет существенно повысить степень сжатия и довести КПД до 42%. Такой моновалентный водородный двигатель сейчас испытывают ученые Института ДВС и термодинамики в Граце. В рамках проекта HyICE удалось получить удельную мощность 100 кВт/л. Для двигателя использовали серийный дизель, но с новой, специально разработанной головкой блока цилиндров. Фирма HOERBIGER ValveTec изготовила для него форсунки, впрыскивающие водород в цилиндры под давлением 300 бар. Рабочий процесс нового водородного мотора оригинален: он сочетает поверхностное воспламенение заряда от искры и объемное сгорание, характерное для дизелей. Причем ученые считают, что достигнутые 42% – это не предел, а только начало! Дело, как обычно, за водородом…



Водородная форсунка высокого давления.



Компьютерная симуляция процесса впрыска.



Новый двигатель на стенде.

Французское проникновение

Поговаривают, что в 2011 году АВТОВАЗ все же начнет выпускать универсал «Логан MCV» и уже купил у «Рено» лицензию за 220 млн. евро. Цена машины пока не определена, но кое-кто уже начал копить на нее деньги. Стоит ли ждать, пытался понять Андрей Салютов.

АВТОВАЗ официально объявил о начале испытаний универсалов, фургонов и пикапов «Логан». Логично предположить, сделал это неспроста – видимо, серьезно планирует освоить у себя их производство. И пусть к этому времени много воды пронесет Волга мимо заводских стен, попробуем понять, что же за машина претендует на заводской конвейер, на что могут рассчитывать будущие покупатели. А кто, как не профессиональные испытатели, знает сегодня это лучше всех?

МНЕНИЕ СПЕЦИАЛИСТОВ

Начальник бюро доводки экспериментальных автомобилей **Иван Головин**:

– Два универсала (рабочее название R90) находятся у нас на испытаниях с прошлого года: пятиместный с 1,4-литровым бензиновым двигателем и семиместный с 1,5-литровым турбодизелем. Оба с гидроусилителем рулевого управления, ABS и аудиосистемой. Работать с ними начинали по нашей стандартной программе испытаний для аналогов вазовских моделей. Позже решили, что этим «логанам» нужно пройти полный цикл приемочных испытаний, предназначенных для заводских новинок перед постановкой на производство. Поэтому к двум автомобилям добавили еще несколько, каждый с 16-клапанным двигателем объемом 1,6 л, аккумулятором емкостью 60 А·ч, двумя подушками безопасности и обогревом передних сидений. А также грузовой фургон F90 и пикап U90 грузоподъемностью по 800 кг.

В наши планы входят испытания на булыжной дороге заводского трека (15 тыс. км), длительные дорожные испытания (80 тыс. км) и испытания с прицепом (20 тыс. км). Последние два – на заводском полигоне. В начале, середине и конце 80-тысячного пробега проведем лабораторно-дорожные испытания для оценки топливно-скоростных показателей, токсичности и виброакустических параметров. Затем – экспресс-анализ состояния автомобилей и дальнейший пробег до 180 тыс. км. Таким образом мы проверим надежность конструкции в российских условиях.

Уже очевидно, что по виброакустическим характеристикам «Логан»-универсал сопоставим с «Ладой-Приора».

Начальник бюро исследований и доводки систем впрыска **Владимир Морозов:**

– Мы провели испытания первых автомобилей по холодному пуску и токсичности отработавших газов. Пусковые свойства проверяли в холодильной камере при –27°С по заводской методике: при выжатом сцеплении, не касаясь педали акселератора. Даже со штатным аккумулятором емкостью всего 40 А·ч двигатель «Логана» заработал на третьей секунде прокручивания стартером. Это прекрасный результат: по нашим требованиям нужно уложиться в 10 секунд.





После снегопада снег с крыши придется сметать, иначе при открывании двери он неминуемо попадает в салон.



Передние спинки укладываются заподлицо с задней подушкой, образуя ровные спальные места.

Запаска в заднем свесе – спорное решение.

Dacia Logan MCV 1,6

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Размеры, мм:	
длина	4450
ширина	1993
высота	1640/1674*
база	2905
колея спереди/сзади	1481/1458
Объем багажника, л	700/2350**
Радиус поворота, м	5,6
Снаряженная масса, кг	1195**
Полная масса, кг	1770**
Разгон 0–100 км/ч, с	11,8
Максимальная скорость, км/ч	174
Топливо	A95
Запас топлива, л	50
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	9,8
загородный цикл	6,3
смешанный цикл	7,5

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, P4, 16 клапанов, 1598 $см^3$, 77 кВт/105 л.с. при 5750 об/мин, 148 Н·м при 3750 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
подвески – спереди типа «Мак-Ферсон», сзади упругая балка; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – спереди дисковые, сзади барабанные; шины 185/65R15.

*С релингами на крыше.
**В 7-местном варианте: объем багажника 198 л, снаряженная масса 1225 кг, полная масса 1840 кг, разгон 0–100 км/ч за 12,1 с.

По токсичности отработавших газов и бензиновый, и дизельный двигатели соответствуют нормам Евро IV.

ОПЫТ БЛИЖНЕГО ЗАРУБЕЖЬЯ

А как отзываются о «логанах»-универсалах их владельцы? Спросим у наших соседей – ведь на Украине Dacia Logan MCV (Multi Convivial Vehicle – «автомобиль для большой компании») с бензиновым восьмиклапанным двигателем 1,6 л продают в трех вариантах комплектации. Нет, нам, конечно, не пришлось рассылать гонцов для опроса общественного мнения – в век Интернета достаточно зайти на форум поклонников марки.

Наиболее дешевая версия – Base с колесами 165/80R14, без гидроусилителя, центрального замка, тонировки стекол, с неокрашенными бамперами. Продается только в пятиместном варианте.

Средний вариант – Ambiance. У него колеса 185/65R15, есть гидроусилитель, тонированные стекла, центральный замок и бамперы в цвет кузова. Доступен в пяти- и семиместном исполнениях.

Самая дорогая модификация – Laureate. В дополнение к оснащению Ambiance – подушка безопасности для водителя, бортовой компьютер, кондиционер, «музыка», регулировка сиденья водителя по высоте, электропривод и обогрев наружных зеркал, передние электростеклоподъемники, релинги на крыше.

Наибольшее неудовольствие наших соседей вызывает излишняя шумность автомобиля в целом и двигателя выше 3000 об/мин в частности. Некоторые жалуются на слабую разгонную динамику при полной загрузке машины, отмечают повышенный расход топлива при скоростях выше 120 км/ч, излишнюю парусность, вязкое переключение передач и посредственные тормоза.



«Логан-MCV» – автомобиль для большой компании.



В семиместном варианте для багажа остается 0,2 м^3 пространства...



...в пятиместном – 0,7 кубометра.

Немногие сетуют на салонные скрипы, издаваемые панелью приборов и прочими пластмассовыми обивками, поругивают простоту салона (будто при покупке он был более роскошным!). При этом все с удовольствием отмечают вместительность и универсальность.

НА ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД

Действительно, автомобиль весьма вместителен. В пятиместном варианте объем багажника составляет 700 л, а если заднее сиденье сложить «книжкой» и поставить вертикально, пространство для груза вырастет до 1,7 кубометра!

Крыша не давит на голову – можно ездить не снимая шляпы. Кстати, если спинки передних сидений откинуть назад и вывести заподлицо с подушками задних, получим относительно ровные спальные места.

В семиместной версии практически весь багажник занят диванчиком на двоих, который, впрочем, можно легко и быстро сложить либо полностью снять. Иначе под багаж останется всего 200 л – как раз для пары не слишком больших сумок. Зато для мелочей есть несметное количество полочек, сеточек и кармашков – от полки под крышей между первым и вторым рядами сидений до сеточек на распашных дверях сзади.

О «галерке» отдельный разговор: это места для молодых и гибких. Другим забраться туда непросто – пол кузова высоковат. Там хотя и просторно, но не очень удобно: сиденья стоят почти на полу. К тому же мешает средний ремень трехместного дивана, маячащий как раз между шестой и седьмой головами. Раскрытые створки пятой двери надежно удерживаются от порывов ветра в трех положениях – близком к 60 градусам, под прямым углом и распахнутые настежь. Каждая из створок – с собственными замками сверху и снизу. Конструкция выглядит прочной и надежной – перекосов, стуков и скрипов в движении не будет.

Запаска упрятана на решетке под полом грузового отсека и притянута болтом изнутри – решение на любителя, со своими достоинствами и недостатками. При замене грязь не тащится внутрь машины, зато сама запаска вечно испачкана.

Плюсы: просторный салон с высоким потолком, вместительный багаж-





На базе MCV делают пикапы и фургоны грузоподъемностью 800 кг. Длина грузовой платформы пикапа – 1,8 м, а объем фургона – 2,5 м^3.

ник, множество емкостей для мелких предметов (в зависимости от комплектации); приводы равной длины (правый – через удлинитель с опорным подшипником) – такое решение исключает увод автомобиля в сторону при разгоне; все навесные детали (за исключением системы выпуска) под автомобилем расположены выше усилителей днища, служащих для них защитой на бездорожье.

Минусы: нет фартуков передних и задних колес; конфигурация крыши образует полки, снег с которых, если открыть дверь, неминуемо ссыпется в салон; трехметровая база в сочетании с клиренсом 150 мм ограничивает геометрическую проходимость, важную на дачных дорогах, особенно при полной нагрузке; 50-литрового бака современному универсалу, пожалуй, маловато.

Подробнее о «Дачии-Логан MCV» см. ЗР, 2006, № 12; 2007, № 6, 12.

ПЕРСПЕКТИВА

«Логан MCV» – симпатичная, вместительная и удобная машина, особенно при условии привлекательной цены и отсутствия более выгодных предложений конкурентов. Например, китайского «Грейт Уолл Каури» (ЗР, 2008, № 2).

Возможно, стоит задуматься о полноприводной версии «Логана»-универсала – в России такую наверняка ждет успех. Ведь была когда-то «Надежда», ныне снятая с производства. А пока будем надеяться, что Logan MCV, сделанный на АВТОВАЗе, станет лучше благодаря совместным усилиям специалистов альянса Renault-Lada, «учтет» наши дорожные и климатические особенности. ЗР



Лычка на погон

С заводскими доработками «УАЗа-Патриот» знакомит Игорь Козлов.

Дизельный «Патриот» побывал у нас в редакции совсем недавно (ЗР, 2009, № 4, «Идет солдат по городу»). Напомним, тогда он выступил в роли солдата – правда, не доблестного служаки, а молодого и зеленого, которому до маршала еще расти и расти. Завод на неуставное поведение своего бойца отреагировал по-военному оперативно и пригласил нас ознакомиться с принятыми мерами дисциплинарного характера.

Основное нововведение – так называемая система бережливого производства. Подобная организация технологического процесса давно работает на заводах «Тойота». Машину при сборке сопровождает контрольная карта, в которой каждый рабочий обязан сделать отметку. Личная ответственность дисциплинирует: допустишь брак – самураи-начальники потом из-под земли достанут! Кроме харакири, на УАЗе предусмотрен и пряник – любое здравое предложение, дающее упрощение технологического процесса и способное повысить качество, премируется. Сумма, конечно, невелика – всего 300 рублей, но недостатка в идеях нет.

Причину, по которой «Патриот» мог оставить основной бак без топлива, нашли быстро – облой в перекачивающем насосе. Поставщик (завод «Бош-Саратов») прозевал момент износа пресс-формы, за что и поплатился – уже готовые насосы разбирали на складах и вручную обрезали излишки пластика с трубки Вентури. И даже ввели дополнительный пост контроля, уверив, что брака отныне не будет.

Чтобы исключить потеки топлива из магистралей, теперь ставят надежные шведские хомуты «Авва». Вместо прежних 1,5 Н·м «швед» легко держит затяжку моментом 3–4 Н·м. Момент, кстати, контролируют отдельно, динамометрическим ключом.

Нижнему патрубку расширительного бачка новый хомут не помог – соединение все равно слегка отпотевает. Немудрено, ведь диаметр штуцера газовского бачка (унификация!) – 18 мм, а у шланга – 22 мм. Уж если нельзя пожертвовать унификацией, а подматывать слабину изолентой на конвейере несолидно, может, стоит сажать на штуцер переходную деталь – хотя бы кусочек трубки ПВХ на герметике?

Дыхание мостов через существующие сапуны весьма затруднено, особенно после вылазок на бездорожье. Это понимают и сами заводчане, но в ближайшее время изменить конструкцию, увы, не обещают. Владельцам «патриотов» остается лишь регулярно шевелить колпачки сапунов, чтобы предупредить «насморк» агрегатов.

С начала 2008 года устанавливают модернизированную раздаточную коробку с дополнительной фиксацией рычага при включенной пониженной передаче. С тех пор жалоб на самовольное ее выключение не поступало.

Злополучный подстаканник, резкостью работы напоминавший мышеловку, после изменения фиксирующих рычажков и пружины стал дружелюбнее. А вот скрип крышки бардачка на морозе пока не вылечили. Похоже, иранский поставщик не учел специфики нашего климата, поэтому делает буферы из грубой резины. Вазовские, например, помягче.

Скрип руля радикально устранят лишь после внедрения новой рулевой колонки с бесступенчатой регулировкой – ориентировочно в начале будущего года, а пока спасает смазка между рулем и кожухом.

Чтобы проводку датчиков ABS не перетирал кожух моторного отсека, последний изменили, обеспечив гарантированный (не менее 5 мм) зазор. Кроме того, изменили положение кронштейнов проводки на раме.

Доработали воздуховоды дополнительного отопителя. Вместо прежних жестких и соскакивающих шлангов теперь стоят другие, более длинные и с большим количеством гофр. Вставая враспор, они держатся на патрубках куда надежнее.

Такие работы, как внедрение цинкрометалла, новой панели приборов, другой раздаточной коробки и некоторые другие, пока приостановлены: нет денег. Жаль, что в очередной раз оттягивается внедрение катафорезного нанесения грунта. Нет, до маршальского жезла нашему «Патриоту» еще далеко, однако лычку на погоны он вполне заслужил. Надеемся, со временем получит и звездочки. ЗР

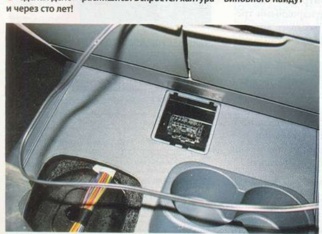




Сделал дело – распишись. Вскроется халтура – виновного найдут и через сто лет!



С марта 2009 года монтируется новый радиатор, у которого бачки закреплены петлеобразными скобами (стрелка). Теперь радиатор «дышит» и не лопается при нагреве-охлаждении.



В новом тоннеле пола предусмотрено место под диагностический разъем. Напомним, ранее он болтался на проводах у ног водителя. Одновременно изжит еще один дефект – плохая фиксация чехла рычага КП. Нынче за счет стабильной толщины стенки (тоннель отливают сразу с отверстием, которое ранее вырезали) чехол держится гораздо лучше.



Новая скоба крепления глушителя – из стали 12ГС. Так избавились от микротрещин в местах сгиба детали. В будущем глушитель подвесят на «бублик», подобный вазовскому.



ВАЗ и газ

На Московском автосалоне АВТОВАЗ отметился очередным промышленным образцом газовой «Приоры». Особенности машины изучил Сергей Мишин.

Этой темой на АВТОВАЗе занимаются не первый год. С уходом «десятки» эстафету подхватила «Приора» – уж очень заманчиво вместо дорогого бензина использовать дешевый метан, запасов которого у нас в стране не счесть!

Двигатель практически не изменился. Из отечественных комплектующих в газовой версии только баллоны производства компании «Лем», а все остальное, от редуктора до форсунок, включая контроллер управления, – марки «Бош».

ЕДИНСТВО И БОРЬБА

Четыре 24-литровых баллона упрятаны под днищем машины. Так удалось сохранить объем багажника, снизить риск повреждения емкостей при аварии и не нарушить развесовку автомобиля. Недостаток – уменьшение дорожного просвета. Редуктор, снижающий давление газа с 200 до 7,5 атм, расположен в моторном отсеке на месте адсорбера. Повышенное по сравнению с бензиновой системой давление нужно для того, чтобы мотор получал должное количество газа – ведь его плотность значительно меньше, чем у бензина. Кстати, для нормальной работы системы давление в баллонах нельзя опускать ниже 25 атм, поэтому восьмая часть газа должна оставаться неприкосновенной.

Голубое топливо впрыскивают газовые форсунки, установленные рядом с бензиновыми. Управление интегрировано в систему впрыска, а контроллер дополнен программой для работы двигателя на газе. Прорабатывается алгоритм, обеспечивающий интенсивный разгон, даже когда газа в баллоне почти не осталось, – автоматическое переключение на бензин, например при резких обгонах. Для облегчения пуска в мороз система проверит температуру воздуха и охлаждающей жидкости и сама решит, на каком топливе пускать двигатель – на газе или на бензине. Для последнего оставлен 15-литровый бак, что в соответствии с международными требованиями позволяет называть автомобиль однотопливным (бензин считается резервным горючим).

До кризиса предполагали, что газификация поднимет цену машины на 35 тысяч рублей, но с учетом выросшего курса евро ориентироваться придется тысяч на пятьдесят. Впрочем, производство такой машины до сих пор под вопросом, существующие газовые версии пока представлены в виде прототипов.

ЗА И ПРОТИВ

Допустим, газовая «Приора» будет дороже бензиновой на 50 тысяч рублей. На эти деньги можно купить без малого 3 тонны бензина и обогнуть на них земной шар по экватору (40 тысяч километров)! Найдутся ли у метана более сильные козыри?

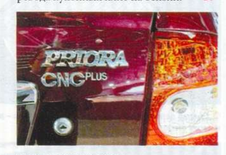
Заправка газом занимает от 6 до 20 минут, а сколько его закачали, точно не скажешь. Значит, наверняка будет недолив-недодув, уменьшение запаса хода и переплата.

Баллоны-торпеды под брюхом хотя и не занимают багажник, зато съедают дорожный просвет, что для многих владельцев неприемлемо. Кроме того, хлопотна зимняя эксплуатация газового автомобиля. Машина на центнер тяжелее, мощность и момент двигателя снижены на 10–15 процентов – налицо заметная потеря энерговооруженности.

Теперь о надежности и долговечности. Прогар выпускных клапанов двигателя, длительное время работающего на газе, – обычное дело. Избежать этого без существенного увеличения степени сжатия невозможно, но тогда придется забыть о бензине.

Получается, что переход на сжатый газ решающих преимуществ не дает. Поэтому, кстати, лишь немногие автопроизводители серийно выпускают газовые версии.

Встанет ли на конвейер предлагаемый вариант «Приоры» и будет ли он востребован? Осмелюсь предположить, что, несмотря на существенную экономию в цене топлива, до массового производства все же не дойдет. Как и до перевода кухонных плит на бензин. ЗР



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

LADA PRIORA CNG

Топливо	Сжатый природный газ	Бензин
Объем газовых баллонов, л	96	–
Объем бензобака, л	–	15
Мощность, кВт (л.с.)	65 (88) при 5000 об/мин	72 (98) при 5600 об/мин
Крутящий момент, Н·м	130 при 3600 об/мин	145 при 3600 об/мин
Разгон 0–100 км/ч, с	12,5	11,5
Запас хода, км	330	170
Нормы токсичности	Евро III, Евро IV	Евро III
Выбросы CO_2, г/км	137	170



Понятие растяжимое

Один из самых простых замеров – определить время разгона «от» и «до» без переключения передач. Смысл показателя раскрывает Анатолий Фомин.

Эластичность – нерусское слово, пожалуй, лучше будет приспособляемость. Еще точнее – приспособляемость двигателя к нагрузке. Еще проще: хорошо ли тянет? Все довольно просто и буднично: ни эффектных стартов с дымом из-под колес, ни бешеных ускорений. Всего лишь установить нужный диапазон скоростей на приборе, отключить кондиционер, включить нужную передачу, стабилизировать скорость ниже нижней границы на 2 км/ч, нажать на газ, дождаться верхней отсечки по скорости, повторить три раза в каждом направлении…

ТРИЖДЫ ДВА

Мы измеряем два диапазона скоростей – 60–100 и 80–120 км/ч, имитирующих медленный и быстрый обгоны без переключения на пониженную передачу. Медленный вариант обычно выполняется на четвертой передаче, быстрый – на пятой. При шестиступенчатой коробке работы вдвое больше: приходится повторять замеры «нижней» эластичности на четвертой и пятой, а «верхней» – на пятой и шестой. Семиступенчатую, к счастью, замеряли всего один раз.

Подход к подбору передаточных чисел у разных фирм сильно отличается. Маленькое передаточное число пятой или шестой передачи может быть легко скомпенсировано короткой (с большим передаточным числом) главной парой. Впрочем, специалист сделает выводы, даже не видя результатов замеров: расчет тягового баланса вполне доступен и студенту автомобильного вуза.

Повлиять на эластичность могут и шины. Достаточно поставить колеса поменьше диаметром и полегче, и даже неторопливые автомобили демонстрируют незаурядную динамику. Что будет, если уменьшить диаметр колеса на 46 мм, а массу – на 5,7 кг? «Нива» на легкой шоссейной резине выигрывает у машины на стандартных ВлИ-10 целых 6,3 с, улучшая эластичность в диапазоне 60–100 км/ч на 30%! Разница в верхнем диапазоне, который пришлось уменьшить на 10 км/ч (выше 110 км/ч на пятой передаче «Нива» на стандартных шинах разгоняется совсем медленно, малейший ветерок вносит сумятицу в результаты), еще драматичнее – 46%. Без малого вдвое!

Почему необходимо выключать кондиционер? Потому что его работа на эластичности двигателя, особенно маленького, сказывается колоссально. Гораздо больше, чем на разгоне с переключением передач. «Сузуки-Свифт» с литровым мотором при включении кондиционера терял в разгоне до 100 км/ч 2,2 с. Эластичность на четвертой передаче пострадала на 7,1 с, а на пятой – на 19,5 с. Иными словами, время разгона с 80 до 120 км/ч выросло почти вдвое! Впрочем, на многих современных автомобилях эта проблема решена – при разгоне «в пол» компрессор кондиционера сам временно отключается.

АВТОМАТЫ, ВАРИАТОРЫ И ГИБРИДЫ

Как измерить эластичность с вариатором? Или с гидромеханическим автоматом? Даже при наличии у последнего ручного режима он все равно переключится, если нажать газ до пола. Перепробовав все возможные варианты, остановились на самом банальном: с автоматом замерять разгон в режиме кикдаун, то есть при полном нажатии педали, вне зависимости от того, как отреагирует трансмиссия. Впрочем, с роботизированными коробками иногда удаются и обычные замеры – тут уже выбор зависит от остальных участников теста.

С гибридами все гораздо сложнее: на их динамические характеристики сильно влияет степень заряда батареи. По мере его уменьшения автомобиль становится все более вялым, причем показатели эластичности уплывают первыми. Вероятно, с массовым приходом таких машин на российский рынок придется вырабатывать новую методику.

Напоследок о рекордах, к которым можно стремиться. В режиме кикдаун «Порше-911 Турбо» с автоматической трансмиссией продемонстрировал разгон с 60 до 100 км/ч за 1,85 с, а с 80 до 120 км/ч – за 1,98 с. Каково это? Чертовски быстро! ЗР



Сплав или гребля?

Кто-то сплавляется по течению, проводя плановые ТО у дилера, а кто-то гребет сам – обслуживает машину своими силами. Тяжела ли гребля на «Форде-Фьюжн», оценивал Игорь Козлов. Фото: Константин Якубов.

ПРИЛИВЫ И ОТЛИВЫ

Обычно, пока мотор не остыл, сперва меняют масло. Если на машине стоит защита моторного отсека, снимаем ее, открутив четыре болта. Открывается прекрасный доступ к фильтру и сливной пробке, в которой осмотрим уплотнительное колечко. Обычно оно выдерживает две, а то и три смены масла. При установке защиты важно обеспечить достаточный зазор между поперечным кронштейном и трубкой кондиционера, чтобы та не перетерлась. Защиту поставим позже.

Поскольку масло в МКП и роботе залито «вечное», проверим лишь его уровень. Подцепив защелки, снимаем крышку пластикового короба, прикрывающего тяги выбора передач, и выкручиваем контрольную пробку (она же заливная). Не спутайте ее с колпачковой гайкой фиксатора штока, которая расположена чуть ниже (см. фото), иначе фиксаторы могут вывалиться в картер и тогда разборки коробки не миновать! Масла в остывшей коробке должно быть на 10–15 мм ниже среза контрольного отверстия – уровень легко проверить пальцем. Доливаем только фирменное – WSD-M2C200-C.

В автомате масло другое – WSS-M2C924-A. Оно также не подлежит замене, однако на официальный регламент лучше не полагаться. Если масло заметно потемнело и пахнет гарью, что случается при пробеге за 100 тыс. км, то его следует поменять: не надо рисковать здоровьем агрегата. Отвернув пробку, сливаем отработку, после чего заливаем такое же количество свежего масла через трубку щупа. Так удается поменять примерно 3 л из общего объема (5,75 л), но дилеры считают это достаточным.

Охлаждающую жидкость лучше сливать, сняв нижний патрубок радиатора. Вообще-то, пробка в нем есть, но она настолько нежная, что фактически одноразовая, а в продаже не встречается. Не станем рисковать из-за такого пустячка. И подыщем тазик, в который будем ловить сразу два потока – из радиатора и из снятого патрубка.

Процедура замены тормозной жидкости обычная. Отсосав из бачка ста-

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

FORD FUSION

Дебютировал в 2002-м, подвергся рестайлингу в 2005 году.

КУЗОВ: универсал (UAV – Urban Active Vehicle).

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые 1,2 л, 75 л.с.; 1,4 л, 80 л.с.; 1,6 л, 100 л.с.; дизельные (на наш рынок не поставлялись) 1,4 л, 68 л.с.; 1,6 л, 90 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: M5, MA5 (робот) или A4.

ПРИВОД: передний.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Core, Trend, Elegance.

ЦЕНА: от 394 500, 429 500 и 463 500 рублей соответственно.

рую, например, шприцем с трубочкой, заливаем свежую, а остатки из магистралей выгоняем через штуцеры колесных механизмов. Она пойдет даже самотеком, но, чтобы ускорить процесс, создадим в бачке избыточное давление 0,5–1,0 атм через вмонтированный в пробку вентиль от бескамерного колеса.

В ОМУТ С ГОЛОВОЙ

Менять поликлиновый ремень – мучение даже для бывалых ремонтников. Ведь агрегаты на моторе закреплены наглухо, а натяжного ролика нет вовсе. Старый ремень просто перерезаем ножом или ножницами, а новый натягиваем на шкивы с помощью специальных оправок, которые идут в комплекте с оригинальным ремнем. Для облегчения процесса одного только крепкого словца недостаточно – смажем заходную часть оправки и сам ремень мыльным раствором. Единственное утешение – большой ресурс ремня: 200 тыс. км! Однако менять его придется все же раньше – при замене ремня ГРМ, ведь иначе до последнего не добраться.

Здесь также нужны оправки, без которых правильно выставить шкивы не удастся – в соединениях нет шпонок! А раз их нет, значит, шкивы удерживает от проворачивания лишь сила трения, поэтому болты крепления затянуты намертво. Они, кстати, одноразовые. Если у вас нет ударного гайковерта и оправок, то от затеи благоразумнее отказаться.

Снимаем стартер и вместо него устанавливаем оправку, фиксируя маховик за зубья, с тем чтобы удержать коленвал при откручивании болта шкива. Имейте в виду, что болт-оправка, которая вставляется в технологическое отверстие (правее промопоры ШРУСа) предназначена лишь для правильной ориентации вала при сборке, но никак не для его стопорения. Бывало, использование оправки не по назначению заканчивалось печально – обламывался кусок картера!

Теперь снимаем шкив помпы и нижнюю крышку кожуха ремня, открутив крепеж, и перебираемся под капот. Здесь откручиваем крепление бачков ГУРа и охлаждающей жидкости и отводим их в сторонку. Отсоединяем разъем генератора и, отвернув крепеж, снимаем его. Далее подпираем мотор домкратом, но обязательно через деревянную проставку, иначе картер может лопнуть. Отвертываем гайки опоры двигателя и, не искушая судьбу, выбрасываем их – производитель утверждает, что они одноразовые. Сняв верхнюю крышку кожуха ремня, откручиваем крепеж кронштейна опоры двигателя и клапанной крышки и снимаем их.

Вот, собственно, и добрались до ремня, который снимаем, ослабив натяжение. Вариантов натяжного ролика было несколько, посему методика различная. В механизме с эксцентриковым кулачком ослабляем болт по центру ролика. Если натяжитель с пазом на кронштейне, отвертываем два болта его крепления. Эти варианты шли до сентября 2003 года. На машинах, выпущенных до апреля 2005 года, стоит автоматический натяжитель. Его отводим и фиксируем в этом положении, вставив чеку в отверстия на секторах. Наконец, последний вариант натяжителя, также автоматического, тоже фиксируем чекой, только в другой зоне.

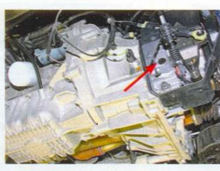
Далее вывертываем свечи. Поворачиваем коленвал в положение около 20° до ВМТ первого цилиндра и, зафиксировав шкивы распредвалов, используя для этого отверстия в них, выкручиваем болты.

Перед сборкой обязательно проверьте соответствие нового болта отверстию в коленвале. При глубине 42 мм надо использовать болт M12×29, а при 52 мм – M12×44,5. Это важно! Выставляем распредвалы в ВМТ, что легко проверить по пазам в их торцах – они должны быть параллельны привалочной плоскости головки, а вставленная в них оправка-пластина должна одновременно лечь на эту плоскость без зазора. Теперь в ВМТ выставляем коленвал, который

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Название операции	Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	+ Существенных проблем не возникло – Есть вероятность установить защиту моторного отсека без должного зазора до трубки кондиционера	4
Замена воздушного фильтра	+ Значимых плюсов не выявлено – Много крепежа, сложнее обычного снять корпус фильтра с направляющих на двигателе, хлипкий штуцер патрубка вентиляции картера	3
Замена топливного фильтра	+ Удобные наконечники трубопроводов – Мал ресурс	4
Замена свечей зажигания	+ Есть маркировка на проводах и выводах катушки – Надо снимать корпус воздушного фильтра	3,5
Замена ремня ГРМ	+ Большой ресурс – Нет шпонок на шкивах, много одноразового крепежа, надо вывешивать двигатель, нужны оправки	2
Замена ремня навесных агрегатов	+ Большой ресурс – Нет натяжителя, велика вероятность надорвать корд, даже имея оправки	2
Замена ОЖ двигателя	+ Большой ресурс – Очень нежная сливная пробка радиатора	3,5
Замена масла в коробке	+ Регламентом не предусмотрено – Если масло все же придется менять, то без сливных пробок в МКП и роботе сложно слить отработку	4
Замена тормозных колодок	+ Обычная конструкция передних механизмов – Сложнее обычного поменять колодки сзади: надо снимать барабан в сборе с цапфой	3,5
Замена салонного фильтра	+ Значимых достоинств не выявлено – Плохой доступ, надо снимать педаль газа	3
Замена ламп в основных фарах	+ Приемлемый доступ – При замене лампы H4 в правой фаре режет руку изнанка пластиковой поперечины моторного отсека	4
Замена ламп в фонарях	+ Значимых плюсов не нашлось – Надо снимать и разбирать фонари	3,5

*В сравнении с «Ладой-Приора», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 1).



При снятой защите масляный фильтр словно на ладони. Для доступа к контрольной пробке МКП (стрелка, в этом же месте пробка и у робота) снимаем щиток короба тяг коробки передач.



Без похожих приспособлений поменять ремень ГРМ, по сути, невозможно. Пластиной (слева) выставляем распредвалы, болтом (снизу) – коленвал, а маховик стопорим оправкой (справа)…



Пластиковая накладка двигателя служит также корпусом воздушного фильтра. Разбираем его, вывернув десять саморезов со стороны нижней части.



Задний тормозной барабан правильнее снимать в сборе с цапфой, поскольку бывает, что подшипник сидит на ней очень туго – при разборке можете его повредить.



Не спешите ставить фонарь, не проверив уплотнители. Наружная резинка должна лечь, как показано на фото, а внутренняя, уплотняющая корпус с платой ламп, – не выпирать из ложемента.



Не пытайтесь надеть поликлиновый ремень на шкив, не имея оправок (стрелка), – обдерете руки и испортите ремень. Впрочем, даже с опытом, приспособлениями и мылом сделать это непросто.



…для чего устанавливаем ее взамен демонтированного стартера. Вставив стопорную пластину между зубьями венца маховика, накрепко затягиваем болты оправки.



Топливный фильтр стоит слева перед баком. Чтобы не обломить наконечники трубок, сперва надвиньте их дальше на штуцер фильтра и только после этого сжимайте клипсы фиксатора.



Имея сноровку и музыкальные пальчики, возможно, поменяете лампы в фаре, не снимая ее. Вынимая фару, тяните ее по оси авто, чтобы не обломить нижнее ушко, надеваемое на грибок.



Чтобы добраться до салонного фильтра, снимаем пластиковую накладку тоннеля пола и откручиваем три гайки крепления педали газа. Отводим ее в сторонку, не отсоединяя разъем!

должен упереться противовесом в болт-оправку, о которой упоминали выше. Ставим шкивы, завернув болты от руки, после чего надеваем ремень, начиная с коленвала и далее против часовой стрелки. Натянув его, затягиваем болты шкивов в первый прием – моментом 45 Н·м. Снимаем оправки и поворачиваем коленвал на несколько оборотов по часовой стрелке, с тем чтобы ремень нормально улегся на шкивах, после чего с помощью тех же оправок убеждаемся в правильности сборки и уже тогда окончательно затягиваем болты шкивов, довернув их на 90°.

ПОРОГ ПРОЙДЕН?

После таких мытарств замена воздушного и топливного фильтров, а также свечей зажигания выглядит сущим пустяком. С заменой передних тормозных колодок также особых проблем не возникает.

А вот с задними, коли долго не заглядывали в механизм, будьте готовы повозиться. Добраться до колодок можно двумя способами – отвернув центральную гайку под ступичным колпачком и сняв барабан, изготовленный заодно со ступицей, или, что более правильно, отвернув четыре болта с тыльной стороны и сняв ее в сборе с цапфой. Однако на практике трудности возможны в обоих случаях. В первом – из-за закисания на оси цапфы разбирается подшипник, который после этого остается только менять, а во втором – из-за закисания обламываются болты цапфы.

У замены ламп свои нюансы. К передним поворотникам доберетесь без проблем, как и к головной лампе в левой фаре. Справа чуть сложнее – мешает бачок ГУРа, поэтому порой проще снять фару целиком. Открутив три болта, вынимаем ее по оси машины, одновременно высвобождая с поворотом ту часть, что заходит под отбортовку крыла. Этим лучше заниматься в тепле – меньше шансов обломить нижнее ушко.

Лампы в фонаре также меняем в тепле, чтобы не обломить верхний фиксатор. Открутив два самореза в проеме пятой двери и гайку-барашек изнутри багажника, подцепляем фонарь снизу и, постепенно просовывая пальцы выше, отщелкиваем фонарь по оси машины, преодолевая сопротивление фиксатора. Далее отжимаем шесть защелок и снимаем плату с лампами.

Менять фильтр салона, не имея воротка с карданом, не стоит – рискуете обломать шпильки крепления педали газа, которую при этом нужно снимать. Ни в коем случае не отсоединяйте электрический разъем от педали! Контакты в нем настолько нежные, что их легко случайно повредить. Просто оставляем висеть педаль на проводке. Новый элемент вводим в гнездо, огибая педали.

Увы, большинство работ по плановому обслуживанию могут вызвать серьезные затруднения даже у опытного автолюбителя. Вот и решайте, что проще – сплав (кстати, так переводится слово «фьюжн») или гребля. ЗР

Благодарим компанию Major Ford на 47-м км МКАД за помощь в подготовке материала.

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	20 (1)
Воздушный фильтр	20
Топливный фильтр	20
Фильтр салона	20
Ремень ГРМ	160 (8)
Ремень привода навесного оборудования	200 (10)
Масло в КП, жидкость ГУР	–*
Антифриз в системе охлаждения	(10)
Жидкость в приводе тормозов	(2)

*Только контроль уровня, замена по состоянию.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.*
Компьютерная диагностика двигателя	680
Замена масла и фильтра двигателя (со снятием защиты картера)	1540
Замена фильтра воздушного/топливного/салонного	460/1140/460
Замена свечей зажигания	910
Замена ремня ГРМ	6370
Замена ремня навесных агрегатов	1370
Замена охлаждающей жидкости	1370
Замена тормозных колодок передних/задних	1590/2730
Нормочас	2275

*На ряд работ в Major Ford предоставляются скидки от 15 до 25% в зависимости от года выпуска машины и при условии, что она старше трех лет.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.*
Крыло переднее	7580
Накладка бампера переднего	13 710
Блок-фара	6260
Капот	15 740
Фильтр масляный/воздушный/салонный	310/870/800
Фильтр топливный	660
Свечи зажигания, комплект	730
Ремень ГРМ + ролик натяжной	1820 + 3770
Ремень поликлиновый	2920
Тормозные колодки передние/задние	2450/2640

*На ряд запчастей при их приобретении и замене в Major Ford предоставляются скидки от 10 до 12% в зависимости от года выпуска машины и при условии, что она старше трех лет.

Удаленный доступ

Владимир Арбузов

Любой владелец, купив новую машину, первым делом монтирует какую-нибудь сигнализацию. Установив ее самостоятельно или доверив эту интимную операцию фирме, он наконец-то спит спокойно – положенный ритуал соблюден! А уж насколько эффективна защита, мало кто задумывается: даст бог, обойдется... Однако бывает – не обходится. Даже фирменные сервисы с коллекцией сертификатов на стенках зачастую ставят сигнализации, мягко говоря, небрежно. Примеров тому у нас в редакции достаточно. Проверено: нейтрализовать такую – дело нескольких минут. А если вашей машиной заинтересуется «специалист», то, поверьте, разгадает стандартный ребус еще быстрее.

Но даже если охранная система смонтирована по всем правилам, оснащена двусторонней радиосвязью и сиреной, что мешает увезти машину на эвакуаторе? На вопли сирены давно уже никто не обращает внимания, слабый радиосигнал пейджера легко затеряется в городских помехах. А уж потом, в тишине и спокойствии отстойника, угонщик детально ознакомится с электросхемой вашей противоугонки.

Другое дело – система пейджингового оповещения, использующая сеть GSM. Она работает со всеми сотовыми операторами, всегда знает местоположение автомобиля, может рассказать владельцу по телефону, какая беда грозит машине (какие датчики сработали), даже даст послушать, что творится в ней в этот момент. И по команде заглушит двигатель или устроит угонщику еще какую-нибудь каверзу.

Этой сигнализацией целесообразно дополнить ту, что уже есть на машине. Она автономна, работает от собственного аккумулятора, не требует вмешательства в электропроводку, поэтому вычислить ее угонщику на машине будет не так-то просто. Зато смонтировать сможет и ребенок – достаточно подобрать тайное место для блока, подключить «плюс», «минус» и до четырех датчиков охраняемых зон.

Такую систему «Дозор» (цена – около 8500 рублей) мы установили на «Хёндай-Санта Фе» под подушку заднего сиденья, куда на сервисе никто не заглядывает. Можно и в другое место – все зависит от вашей фантазии, например под обивку салона. Система блокирует топливный насос на его разъеме. А чтобы разрыв в цепи нельзя было определить сканером, параллельно контактам реле вставили лампочку.

Постановка и снятие с охраны – по звонку с телефона, а в подтверждение система перезвонит вам на мобильный: команда выполнена. Снимать трубку и, соответственно, платить за входящие-исходящие звонки не надо. Другое дело, если сигнализация сработала. Тогда можно прослушать голосовое сообщение об атаке, а также «звуковую картину» того, что сейчас происходит в машине, то есть включить спрятанный в ней микрофон. На всякий случай система держит в памяти, кроме вашего, еще два телефона, с любого из которых ею можно управлять.

Для определения местонахождения машины служит функция MMS-телефона или компьютер с выходом в Интернет. Нужно просто зайти на сайт оператора, ввести номер телефона и пароль – и через несколько секунд будете знать, где находится ваша машина, будь она хоть за тысячу километров от вас. Точность пеленга довольно высока, мы проверили: машина находится примерно в центре круга на фрагменте карты, выводимой по вашему запросу на монитор (см. фото). Услуга «целеуказания» платная – 5 рублей. Можно считать, даром, если учесть ее актуальность для владельца, не обнаружившего машину на привычном месте. Сопутствующий эффект: если, к примеру, жена взяла автомобиль с намерением заночевать у подруги, вы всегда будете в курсе ее перемещения по маршруту и даже того, о чем они шепчутся в машине.

Из недостатков «Дозора» отметим следующие. Кнопка ручной постановки на охрану, если машина вне зоны действия сети, выпирает из корпуса – во избежание недоразумений ее лучше бы спилить заподлицо. Разъемы блока не автомобильные, от тряски могут расстегнуться, поэтому их нужно замотать изолентой. Зато простота установки на автомобиль и возможности системы с лихвой окупают эти мелочи. ЗР





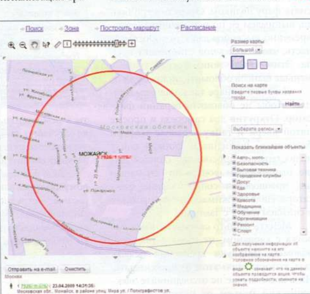
Лампочка, подключенная параллельно контактам реле бензонасоса, затруднит угонщику поиск разорванной цепи.

Тайный микрофон спрятан за накладкой винта салонной ручки.





Блок можно установить практически в любом месте.



Машина находится приблизительно в центре круга. Внизу – описание района.

Третий глаз

Владимир Арбузов рассказывает, как сэкономить, самостоятельно оснастив машину парктроником.



Это устройство в заводской комплектации увеличивает цену «Фокуса» на 8 тысяч рублей, а если его установить позже, к цене самого изделия придется добавить 6–8 тысяч за работу. Мы же предлагаем восполнить пробел самостоятельно, это не так уж сложно.

Выбор парктроников довольно богат: от простейших, с двумя датчиками и ценой около 2 тысяч рублей, до восьмидатчиковых за 8–9 тысяч. Товары, как правило, китайские или корейские (изделия именитых фирм гораздо дороже и стоят до 15 тысяч рублей). Роднит их одно: все они, по сути, представляют собой пьезодатчики с простейшим алгоритмом работы, дополненные линейкой цветных светодиодов, оповещающих о степени близости препятствия, и бипером-пищалкой.

Мы выбрали отечественный «Мультитроникс», который работает в паре с маршрутным компьютером, имеющим мощный 16-разрядный процессор. Соответственно, опрос датчиков происходит гораздо быстрее, а информативность повышается. Выгода еще и в том, что с ним уже не придется ездить в сервис на диагностику системы управления двигателем – коды ошибок высветятся на дисплее.

Установка парктроника и маршрутного компьютера подробно расписана в прилагаемых к ним руководствах. Особенности же, присущие конкретной марке машины, каждому владельцу предстоит постичь самостоятельно. Касаются они в основном мест установки датчиков на бамперах и прокладки проводов по кузову. О том, как это выглядит на «Форде-Фокус», дают представление фото. Владельцы автомобилей других моделей вряд ли встретятся с принципиальными различиями. ЗР

Если сверлить передний бампер рука не поднимается, установить датчики можно в накладках противотуманок и решетки радиатора.

Системный блок заднего парктроника удобно закрепить на правом крыле пластиковым хомутом, пропущенным через технологические отверстия. Жгут проводов идет по штатной проводке.





Передний блок очень удачно ложится за бардачок.

Маршрутный компьютер над салонным зеркалом глаз не мозолит, но всегда находится в пределах видимости.






Контроль
качества
от скважины
до бензобака
РОСНЕФТЬ
РОСНЕФТЬ
реклама
РОСНЕФТЬ
ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
НЕФТЯНАЯ КОМПАНИЯ

Разумно и достаточно

Тем, кто выбирает подержанную машину не сердцем, а умом, Игорь Козлов советует присмотреться к «Хёндай-Элантра».



Цены на шестилетние авто растут от 250 тыс. (1,6 л, механика) или от 270 тыс. руб. (1,6 л, АКП). Трехлетки дороже всего на 40 и 55 тыс. руб. соответственно. Это говорит о высокой ликвидности модели. Кстати, эти модификации самые популярные на рынке – не случайно именно они были освоены ТагАЗом в 2008 году – после того, как модель сняли с производства в Корее. Место рождения также легко определить по первым знакам VIN: X7M означает, что машина собрана в России, KMH – в Корее. У «Элантры», как у любой машины, есть слабые места. Зная о них, проще отыскать на рынке приличный экземпляр и спрогнозировать расходы на его дальнейшее содержание.

ЗА ПРОСТЫМИ ФОРМАМИ

Дизайн «Элантры» не изыскан, но узнаваем. Это, пожалуй, одна из первых корейских машин, которая, не будучи «обмылком», получила вполне европейскую внешность. Может, поэтому эксперты EuroNCAP не стали тянуть с крэш-тестом и провели его сразу по появлении модели. Основные претензии были вызваны плохой защитой коленей, значительной деформацией пола и слишком сильным давлением на грудную клетку манекена со стороны лямок ремней безопасности. Кроме того, голова искусственного водителя промахнулась мимо подушки, а дверь после столкновения самовольно распахнулась. Полученные в итоге три звезды – это по современным меркам, конечно, маловато, но сделаем скидку на возраст разработки и время «встречи с кубом» (см. Историю модели).

Если аварий не было, то ржавчину на кузове вряд ли найдете. Исключение – задние колесные ниши, в которых довольно быстро облезает покрытие, оголяя металл. Выяснилось, что некоторые машины продавались без задних подкрылков, призванных защищать полости от воздействия камней и песка. Если вам подвернулась именно такая, немедля обработайте арки, например, битумной мастикой.

Не щадят камешки и хром на решетке радиатора. Если покрытие пробито насквозь, то волдырей и последующего отслаивания ждать недолго. Захотите привести мордашку в порядок – купите обычную пластиковую деталь; пусть не так сверкает, зато практично.

Проверьте работоспособность стеклоочистителя. Если при поднятых поводках привод скрипит, а при опущенных – дробит, это верные признаки закисания стальных осей в силуминовых втулках. Не поленитесь разобрать и смазать узел, иначе будете искать новый электродвигатель – в нем из-за повышенного сопротивления вращению вскоре перегорят обмотки якоря.

Может огорчить едва морозящий кондиционер, требуя пополнения хладагента, при этом свищей в системе специалисты, как правило, не находят. Обычно заправки хватает на два-три года. Очевидно, газ улетучивается через микробреши в уплотнениях. Радиатор же кондиционера держится весьма достойно, особенно на фоне других корейских авто.

А вот о радиаторе охлаждения двигателя так не скажешь: нередко в пластиковых бачках появляются трещины. Многие дилеры списывают это на воздействие химреагентов, которыми поливают улицы зимой. Такова ли настоящая причина, доподлинно не известно, одна-

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **2000** Турин. Дебют «Хёндай-Элантра» второго поколения (на некоторых рынках модель называют «Лантра» или «Аванте»). Кузова: седан и 5-дверный хэтчбек. Двигатели (все Р4): бензиновые 1,6 л, 77 кВт/105 л.с. или 79 кВт/107 л.с. (отличия в настройках); 1,8 л, 97 кВт/132 л.с.; 2,0 л, 102 кВт/139 л.с. или 105 кВт/143 л.с. (отличия в настройках); турбодизель с непосредственным впрыском «коммон рейл» 2,0 л, 82,5 кВт/112 л.с. Привод передний, М5 или А4.
- **2001** Крэш-тест EuroNCAP: 6 баллов за фронтальный удар и 14 – за боковой. Итого: 20 баллов и три звезды.
- **2003** Рестайлинг. Скромный объем изменений не помешал «Элантре» получить статус модели третьего поколения.
- **2007** Представлена модель четвертого поколения.
- **2008** На ТагАЗе освоено производство «Элантры» 2003-го модельного года.

ко если ежедневно следить за уровнем жидкости, то сможете вовремя заметить утечку. Нет – пеняйте на собственную лень и готовьтесь к ремонту вскипяченного мотора.



Простенько, зато добротно, а главное, вполне эргономично. Со временем могут появиться скрипы обивки, вызванные перегревом панелей в жаркую погоду или их небрежной сборкой, скажем, после замены лампочек подсветки.

Оси стеклоочистителя смазываем хотя бы раз в два года. Пусть вас не страшит эта работа, ведь снять узел несложно – он стоит под левой половинкой «жабо» и крепится всего тремя болтами.



«АЛЬФА» и «БЕТА»

На наш рынок официально поставляли машины только с двигателями G4ED объемом 1,6 л, 1,8-литровым G4GB и 2-литровым G4GC. Первый относится к серии «Альфа II», а остальные два – к «Бета». Все – потомки «Мицубиси» и без значительных изменений выпускаются уже много лет. Они давно и хорошо изучены мастерами, поэтому проблем с ремонтом не возникает даже в глубинке.

«Альфы» требовательны к качеству топлива. Стоит заправиться «слева», как загорается *Check Engine*, извещая о неприятностях «по лямбде». Дело в том, что программа блока управления двигателем рассчитана на хороший бензин, наш же, как известно, бывает разный. Сжечь суррогат с приемлемыми выбросами электронике не всегда удается, поэтому она и просит помощи. Поначалу машины спасали дилеры, перепрошивая блоки, а примерно с середины 2003 года завод стал ставить другие блоки управления, «ознакомленные» с российскими особенностями. «Беты» к бензину куда менее привередливы.

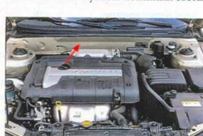
К счастью, моторы терпимы к повышенному содержанию смол в топливе, поэтому зависания клапанов из-за смолистых отложений почти не бывает. А вот непроверенных масел лучше избегать – липкие черные образования под клапанной крышкой могут убить гидрокомпенсаторы на «альфах». Гораздо дешевле своевременно менять масло. На «бетах» зазоры регулируем, как на наших «восьмерках». По регламенту – через 90 тыс. км, но даже при пробеге под 120 тыс. в этом реально нуждается лишь треть клапанов.

Привод ГРМ у моторов, по сути, одинаковый: ремень крутит только выпускной вал, а движение впускному передается цепью, связывающей валы на другом конце головки. Ремень нужно менять каждые 60 тыс. км, а вот цепь – как повезет. На «бетах» она выдерживает около 180 тыс., у «альф» же может зашуметь уже при 60 тыс. км. Меняя цепь, имейте в виду: на «бетах» метки на звездочках должны смотреть строго вверх, на «альфах» – в противоположные стороны. В обоих случаях цепь должна лечь на зубья таким образом, чтобы звенья с золотистой окраской были напротив меток.

Система выпуска сравнительно долговечна, но есть у нее неприятная особенность: второй датчик кислорода расположен за сильфоном, призванным компенсировать перемещения силового агрегата. Если его продырявить (например, в колее), то блок управления двигателем не сможет узнать истинный состав

Чаще всего «элантры» встречаются с моторами 1,6 л. В целом агрегаты надежны, но при условии, что будете регулярно проверять уровень охлаждающей жидкости и избегать сомнительных заправок.

Моторы 1,8 л менее требовательны к качеству топлива. VIN показан стрелкой, а дублирующая табличка расположена чуть правее. Тип двигателя указан в восьмом знаке: В – 1,6 л; С – 1,8 л; D – 2,0 л (все бензиновые).





ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее/заднее	5490/22 020
Накладка бампера переднего/заднего	8830/9010
Блок-фара/фонарь	10 320/5200
Капот	12 270
Фильтры масляный/воздушный/топливный/салонный	235/495/1190/1900
Электродвигатель стеклоочистителя	5260
Свечи зажигания, комплект	620
Радиатор охлаждения двигателя	11 780
Ремни привода генератора и кондиционера	790
Сцепление, комплект	9000
Тормозные диски передние/задние	6170/6810

СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика (мотор-тест)	700
Диагностика ходовой части и тормозов	1600
Замена масла и фильтра двигателя	640
Замена ремня ГРМ/ремня и цепи ГРМ	3500/5000
Заправка кондиционера	2100
Замена амортизаторов передних/задних	3500/1800
Замена рулевого механизма	2500
Замена сальников АКП	3400
Замена тормозных колодок передних/задних	700/700
Регулировка углов установки колес	1300
Нормочас	1260



Багажники седана и хэтчбека равны по длине и объему (990 мм и 415 л соответственно), однако последний куда практичнее – спасибо огромному проему пятой двери и заднему сиденью, которое складывается по частям.

Этот экземпляр с пробегом чуть более 100 тыс. км уже требует дополнительной обработки колесных арок и замены потеющего амортизатора.



ПРИМЕРНЫЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ НЕКОТОРЫХ ВЕРСИЙ

Затраты* (ремонт и ТО у дилера)	Сумма, руб. 1,6 МКП	1,6 АКП
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	347 000	354 000
Стоимость ТО 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	66 600	69 200
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Цепь ГРМ	3720	
Радиатор охлаждения двигателя	13 280	
Стойки и втулки стабилизатора задней подвески	2320	
Амортизаторы на одной оси	12 860	
Тормозные диски и колодки передние	10 370	
Тормозные колодки передние (две и три замены соответственно)	7400	11 100
Тормозные диски и колодки задние	10 220	
ИТОГО	**473 770**	**487 070**
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	275 000	298 000
Потери за три года эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	198 770	189 070
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	9,4	10,9
Расходы на топливо (А92, 18 руб./л)	126 900	147 150
Стоимость 1 км пробега***	4,34	4,48
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Электродвигатель стеклоочистителя	5970	
Рулевой механизм в сборе	31 140	
Сцепление	12 500	–

*Цены на апрель 2009 года. **Без учета инфляции и ДТП. ***С учетом расходов на топливо.

выхлопа и перейдет в аварийный режим, известив об этом сигналом *Check Engine*. Мотор, конечно, работать не перестанет, но ехать своим ходом под рев выхлопа и предсмертные стоны нейтрализатора все же не советуем. Мораль: установите силовую защиту моторного отсека!

ПРОВЕРЕНО В ТАКСИ

Ресурс сцепления – в среднем 120 тыс. км, что вполне терпимо. К механической коробке передач претензий нет, а вот автомат порой грешит утечкой масла через сальники приводных валов. Если этого не заметить вовремя, то финалом масляного голодания может стать дорогостоящий ремонт агрегата.

Частенько отпотевают амортизаторы, причем ни стуков, ни сколько-нибудь существенного изменения в поведении машины можно долго не замечать. Так, признаки течи проявляются порой при пробеге 80–90 тыс., а стуки и болтанка – через 20–40 тыс. км. Амортизаторы меняем, разумеется, только парой.

После 100 тыс. км может застучать рулевая рейка. Дилеры меняют ее в сборе, однако удастся изрядно сэкономить, если отдать узел в переборку. В крупных городах найдется не одна фирма, готовая поменять копеечную втулку в правой части механизма.

К 50 тыс. км разбиваются втулки заднего стабилизатора. Поменять несложно, да и стоят детали недорого. Стойки, как правило, держатся дольше – до 120 тыс. км. Сайлент-блоки вряд ли побеспокоят до 200 тыс. км, но в том и беда: когда приходит время, бывает невозможно отвернуть болты, закисшие в распорных втулках. Поэтому, пока крепеж свежий, разберите и смажьте соединения, например, «Мовилем». Та же беда может подстерегать и в передней подвеске – ее элементы не менее долговечны.

Передние тормозные колодки служат 30–45 тыс. км (АКП/МКП), а диски – вдвое дольше. У машин с автоматом дилеры порой меняют колодки на каждом ТО (интервал – 15 тыс. км) из-за более чем вполовину изношенных накладок. Понятно, что до следующего обслуживания они не дотянут, но если менять колодки с интервалом 20–25 тыс. км, то, возможно, удастся немного сэкономить.

Задних колодок хватает на 70–80 тыс., а дисков – на 140–160 тыс. км. В барабанных механизмах (встречаются и такие варианты) колодки доживают до 100 тыс. км, однако это не повод до той поры не разбирать, не очищать и не смазывать механизм в целях профилактики. Впрочем, закисший ручник не даст об этом забыть. **ЗР**

Благодарим торгово-сервисный комплекс «Автомир Hyundai» в Марьино за помощь в подготовке материала.

Когда пробке крышка

Пробка расширительного бачка – деталь копеечная, но от этого не менее важная, предупреждает Борис Ездаков.

Не удивляйтесь – мы снова говорим о пробке. Исправность этого простейшего механизма с двумя клапанами – необходимое условие нормальной работы системы охлаждения двигателя. Однако некоторые производители, похоже, за качеством изделия не следят, а лишь приглядывают.

Напомню, современная система – закрытая, избыточное давление в ней составляет 1,1–1,2 кгс/см². Оно-то и поднимает точку кипения жидкости примерно до 120ºC, позволяя поддерживать напряженный температурный режим двигателя без риска его «вскипятить». Результат – лучшие мощностные и экономические показатели.

Давление в системе поддерживает паровой клапан (см. ЗР, 2008, № 3). Его задача – открыться раньше, чем пар разорвет расширительный бачок или патрубки. После открытия клапана давление стабилизируется на величине примерно на 0,3 кгс/см² ниже максимальной, ведь при плотно закрытом клапане пары давят на несколько меньшую его площадь, чем когда он открыт.

Если давление недостаточное, то при высокой температуре жидкость сначала закипит при входе в помпу (в зоне наибольшего разрежения), насыщаясь паровыми пузырями. Чем больше пузырей, тем меньше массовая доля перекачиваемой жидкости, а значит, хуже охлаждение. Далее процесс развивается лавинообразно и приводит к перегреву двигателя, а это грозит короблением головки, блока, задирами поршней и дорогим ремонтом! Кроме того, даже при умеренных нагрузках на двигатель, когда избыток тепла мал и перегрев мотору не грозит, работа системы без избыточного давления ведет к кавитационному износу крыльчатки насоса и появлению глубоких каверн на омываемых поверхностях гильз цилиндров.

Итак, пробка должна быть надежной. Однако беспечные владельцы не раз показывали мне пробки с ржавыми пружинами, рассыпающимися в прах. Были и «сборные» пробки (крышка с обозначением *ВАЗ*, а начинка – с клеймом *АП*) – негодные, как оказалось. Представьте: характеристики давления при холодной проверке правильные, но материал при нагреве до рабочей температуры плавился (фото 1), клапаны отказывали. Случалось, необходимость менять пробку возникала уже через 2,5–3 тыс. км!

Отмечу, что паровой клапан красиво упакованной пробки с логотипом владимирского завода «Автоприбор» при проверке обычно открывается лишь при давлении 1,8 кгс/см². Приходится укорачивать пружину, после чего клапан работает штатно. Но это, согласитесь, лишние хлопоты! А вот изделия питерской фирмы ЛУЗАР не разочаровали – вмешиваться пока не приходилось.

Для проверки работоспособности парового клапана изготовим несложную оснастку. Сняв с бачка паровой шланг, заглушим его (фото 2). Затем, сточив на наждаке резину с шинного вентиля, плотно загоняем этот конец в кусочек шланга-переходника и надеваем его на паровой штуцер бачка. Резьбовой конец ввертываем в штуцер манометра. Подсоединяем к манометру шланг обычного шинного насоса, все затягиваем хомутами и накачиваем, пока не послышится шум выходящего воздуха (фото 3). Резиновый уплотнитель пробки и кромка горловины бачка могут потребовать внимания – у них не должно быть трещин, заусенцев и т. п. Если, начав нагнетать воздух, сипение слышите сразу – будьте начеку, чтобы такая пробка не стала «крышкой» всему двигателю! Правда, сипеть может и из-под датчика уровня жидкости, но это легко проверить мыльным раствором.

Если клапан пробки открывается при давлении 1,1 кгс/см² или чуть большем, можете спокойно ею пользоваться! **ЗР**

С виду пробки одинаковы. Но у левой центральная часть покороблена – необходима замена.

1



Препарированный вентиль вставлен в переходный шланг нашего приспособления, а паровой шланг автомобиля заглушен.

2



Проверяем давление, при котором паровой клапан открыт. Есть 1,1 кгс/см² – пробка в порядке.

3



Как в воду глядели!

Александр Барашков из Нижнего Новгорода за ответ на задачу № 15 «Такая маленькая пружинка» получает от торговой компании ЗАО «РИК» автомобильный GPS-навигатор NTW (модель GNT-C430) с кардридером Microsonic. Подробности на сайте: www.r-i-c.ru.



Расскажем реальный случай. Наш читатель поставил в распор между передними колодками ВАЗ-2107 слабенькие пружинки. Колодки перестали цепляться за диск, назойливого шума как не бывало – автор «изобретения», разъезжая по городу, был доволен. Но вот однажды ясным утром он полчаса ехал по прямому загородному шоссе не тормозя, перед крутым спуском решил сбавить ход, нажал на тормоз... а педаль ушла! Отпустил, снова нажал – скорость стала падать. Что же произошло?

Конечно, в таком виде задача была бы слишком простой, поэтому мы умолчали о большом ходе педали (пусть люди сами сообразят, зачем герой давил на нее дважды) и добавили дождик.

Этот дождь многих сбил с толку. Кто-то горячился: *«Да при чем тут пружинки! Во всем виноват дождь! Человек долго ехал не тормозя, диски и колодки остыли, намокли, а при контакте скользили. Поэтому для просушки пришлось нажать на педаль, потом отпустить и снова нажать...»* Ссылаются и на учебники: *«...проехав брод, надо сушить тормоза»*.

Да, после глубокого брода это может потребоваться – в первую очередь барабанным тормозам. Но человек ехал по шоссе. А дисковые тормоза тем и хороши, что на высокой скорости сами в долю секунды сбрасывают воду. Страшнее для них лед, грязь, масло на колодках и дисках. Но все же давайте вообразим, что тормоза понадобилось просушить, очистить и т. п. Если времени у водителя навалом, как после форсирования речки, он спокойно включит пониженную, левой ногой надавит на педаль тормоза, правой – на газ и будет держать, пока диски и колодки, нагревшись, не просохнут. Однако в экстремальной ситуации дорога каждая секунда, надо быстрее разогреть диски и колодки. Кто же (и зачем?) станет отпускать педаль?

Кто-то из читателей отметил: *«При угрозе ДТП прерывать торможение – явно нездоровое занятие!»* Другое дело перегрев колодок (ЗР, № 3, с. 184) – чтобы их охладить, педаль отпускают. Путать эти две ситуации не следует. Итак, аквапарк отставим. Что же заставило дважды нажимать на педаль?

При замене колодок приходится утапливать поршни в цилиндры. Естественно, поначалу зазоры между новыми колодками и диском больше, – и, чтобы вернуть их к норме, нажмем на педаль... Ушла до пола – отпустим и нажмем второй раз, третий! Ведь при каждом ходе педали лишь определенная порция жидкости поступает в рабочие цилиндры; чтобы прижать колодки к диску, одного нажатия обычно мало.

Схожесть этой ситуации с описанной в задаче очевидна. Но как же хилые пружинки смогли задвинуть поршни в цилиндры? Ведь им мешают силы трения плюс давление столба жидкости в питающей магистрали. Зато на них работает время и вибрации узла. На ходу колодки вибрируют, с ними «зудят» и поршни – и, понемногу вытесняя жидкость в главный цилиндр, ползут вглубь рабочих цилиндров. Если долго не тормозить, пружинки могут сыграть роковую роль. Чем больше жидкости поршни вытеснят в главный цилиндр, тем больше будет ход педали при первом нажатии – и, если упрется в пол, машина не остановится. Придется отпустить педаль и вновь нажать. Исключение – поршни настолько закисшие, что уже неработоспособны. Пружинка их не сдвинет, но тут впору думать о другой задаче.

В письме победителя сказано: *«Передние колодки отошли от дисков – и производительности главного тормозного цилиндра не хватило на то, чтобы свести их за один рабочий ход»*.

Ну а почему не ощущалась работа задних тормозов? Многие считают, что, *«пока передние исправны, неполадок в задних можно вовремя и не заметить»*. Действительно, пока не требуется максимальное замедление, передних тормозов водителю хватает и об отказе задних он может не знать. Но это справедливо, когда передние тормоза все-таки работают, то есть на педали ощущается противодавление жидкости (нажим поршней на колодки). А в нашем случае ход педали ограничивает пол, а не поршень заднего тормозного контура, так что давление в нем не больше, чем в переднем. Остается либо прибегнуть к ручнику, либо закачать в передние цилиндры достаточно жидкости.

Итак, будем осторожны с умозрительными техническими решениями, которые выглядят гениальными «в первом чтении», а впоследствии оказываются неверны.

И напомним, что вносить изменения в конструкцию тормозов запрещено Правилами дорожного движения. Запрещено не зря.

Что же, всем участникам обсуждения этой темы спасибо, Александра Барашкова поздравляем с победой! **ЗР**

ЗАДАЧА № 18

ПОДУМАЛ – СДЕЛАЙ, СДЕЛАЛ – ПОДУМАЙ!

«На старой «семерке» пришлось расточить блок цилиндров. Собирали мотор сами: утром начали, а под вечер он уже урчал под капотом. Конечно, устали, но и зазоры в ГРМ выставили, и карбюратор вычистили, и фильтры сменили. Зажигание решили выставить на ходу, по детонации, да какое там! Машина вялая, быстрее 60 км/ч не едет. Делаем УОЗ все больше, а детонации нет! Жорик говорит, что кольца должны приработаться, но вижу, что сам он в это не верит... Пораскинули умом – и нашли ошибку. Машина полетела ласточкой! Кто скажет, из-за чего мотор не тянул?»

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 июля 2009 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Тел. (495) 207-79-84. Укажите ваш контактный телефон или иной удобный для вас способ быстрой связи.

ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА

Нынче мы отметили два совета. За рекомендации по доработке охранной системы **Михаил ТЮЛЬКИН** из Ижевска получает от ООО «Авто-Новь» буксировочный трос-рулетку (подробности на сайте VGUSEV.INFO). **Александр ЕРМАКОВ** из Саратова рассказал о том, как в дороге восстановил крепление рабочего цилиндра сцепления. За это от южнокорейской компании SK Energy он получает канистру масла ZIC.

Южнокорейский производитель масел ZIC проводит в мае – июне любопытную акцию. Покупатель, заполнив в магазине купон с придуманным слоганом, может не только пассивно дожидаться награды за лучшие слова, но и попытать счастья в «стрит-рейсинге». Дело в том, что, услышав на волне местной радиостанции сообщение с адресом, где находится очередная топливная карта на 1000 рублей и банка с маслом ZIC, необходимо как можно быстрее оказаться на месте выдачи. Первые три счастливчика и получат приз. Оттачивать свое мастерство в «спортивном ориентировании» можно будет дважды в неделю.








М. ТЮЛЬКИН

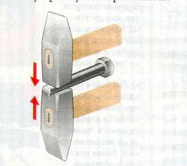
Установленную на машине **сигнализацию** можно оснастить мобильной связью с владельцем. Для этого я использовал старый аппарат «Моторола-С115»: припаял два провода к контактам кнопки вызова, вывел их из корпуса и соединил разъемом с реле сигнализации на включение фар (см. рис.) При срабатывании сигнализации моргают фары, а «Моторола», кроме того, отправляет сигнал вызова на мой сотовый телефон.

От отдела эксплуатации.
Об установке охранной системы, использующей мобильную связь, читайте в рубрике «Доводим».



А. ЕРМАКОВ

В пути на ВАЗ-2107 **провалилась педаль сцепления**. Оказалось, болты крепления рабочего гидроцилиндра вывернулись и он повис на шланге. Повезло – болты не потерялись, поршень не выдавило. Но осмотр показал, что в отверстиях под болты резьбы практически нет. Думаю, слесарь СТО в свое время перестарался. Как доехать? Попытки посадить болты на тряпочки и т. п. не увенчались успехом. Тогда я молотком сплющил болты, сделав сечения овальными, и затем ввернул их, как саморезы. Интересно, что в дальнейшем ремонтировать отверстия в картере сцепления, нарезать в них новую резьбу не потребовалось.



У. ИЛЬЯСОВ, Уфа

Большие **щели в моторном отсеке** я закрыл брызговиками, вырезанными из туристического коврика («пенка»). Этот материал – в отличие от поролона, например, – не впитывает воду и, следовательно, не провоцирует коррозию металлических деталей. К тому же он снижает механические шумы, сам их не создает и за счет эластичности отлично прилегает к криволинейным поверхностям. Из этого же материала, так как он хорошо держит форму, я изготовил утеплитель для аккумуляторной батареи.

С. БЕЙ, Харьков, Украина

При замене **глушителя «Волги» ГАЗ-24** под рукой не оказалось прокладки 24-1203131 – на стыке глушителя и выпускной трубы. Подбирая, из чего ее можно сделать, я обнаружил, что подойдет прокладка 2103-1203020 от «Жигулей»: отверстия в ней точно соответствуют фланцу моего глушителя. Поставив эту прокладку на место, удалил болгаркой все лишнее – и машина готова!

От отдела эксплуатации.
Лишнее можно и не удалять. Но в Харькове, видимо, ценят красоту, что нас радует!

В. ЕЛЬЧИК, С.-Петербург

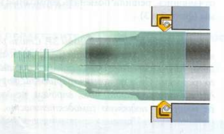
Известно, что **буксировочный трос** должен быть обозначен предупредительными флажками размером 200×200 мм с чередующимися красными и белыми полосами. Купить их возможно не всегда. Но сделать нетрудно самому.

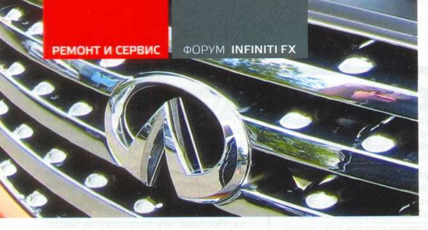
Я использовал для этой цели большие пластиковые бутылки красного цвета из-под кетчупа. Разрезал их, распрямил, выбросил лишнее, а затем наклеил на красное поле полосы белого скотча шириной 50 мм.

От отдела эксплуатации.
Полагаем, это решение приемлемо – но только днем, при хорошей видимости флажков. Ведь условие их использования в темное время суток – световозвращающее покрытие.

С. ЛУКИН, Петрозаводск

Иногда **монтаж манжеты на вал** (см. рис.) превращается в сложную операцию. Очень облегчит дело пластиковая бутылка с отрезанным дном. Надев бутылку на вал, ставим на место крышку с манжетой, вынимаем бутылку – дело сделано! Если бутылка несколько больше, чем нужно, ее можно «осадить», постепенно нагревая феном.







Клуб владельцев «Инфинити» насчитывает более 4700 поклонников марки – авторов около 275 000 сообщений и 9000 тем. Адрес в Интернете: www.club-fx.ru. Советы клуба прислал его активный участник из Санкт-Петербурга Виктор Кузнецов (на форуме – Victor).

Финики

Владельцы ласково называют свои машины «финиками» и в целом считают их довольно надежными. Но и в премиум-классе бывают изъяны.

Не сочтите праздным совет регулярно проверять уровень масла, поскольку для моторов «Инфинити» оно может оказаться любимым блюдом, особенно для авто 2003–2005 годов, ввезенных из Америки. Причина, отбивающая желание лишний раз вынуть щуп, банальна: его сложно потом вставить обратно. Виной тому неудачная форма трубки, которая из-за плотной компоновки изогнута в нескольких местах. Вдобавок мешает пластиковая накладка двигателя (фото 1).

Некоторые владельцы полагаются на лампочку аварийного давления в системе смазки – она, дескать, известит о пониженном уровне. Распространенное заблуждение! Когда загорится, может быть уже поздно. Даже когда лампа только начала подмигивать, например, в поворотах или при торможении, знайте: масла в поддоне осталось не более полулитра. Этого не хватит даже смочить кончик щупа, не говоря уже о цилиндрах, которые смазываются масляным туманом. За беспечность придется расплачиваться ремонтом двигателя.

От столь мощной машины ждут хороших тормозов, а вот с ними беда. На большей части авто тормозные диски теряют форму вследствие перегрева и начинают бить уже после нескольких активных торможений с высокой скорости. Многие сталкиваются с этой неприятностью уже к 5000 км пробега. Чуть дольше держатся колодки, причем даже у аккуратных водителей. Обращения владельцев к официальным дилерам «Инфинити» так и остались без внимания (они лишь протачивали диски у гарантийных машин), посему некоторые, отчаявшись, решили поменять тормозные механизмы (фото 2 и 3).

***От отдела эксплуатации ЗР.** Столь радикальное решение противоречит ПДД, поскольку речь идет об изменении конструкции транспортного средства! Судя по комментариям на форуме, владельцы это осознают, что, впрочем, не дает повода одобрять подобную самодеятельность. Надеемся, компания «Ниссан» (покровитель «Инфинити») прислушается к мнению потребителя и сама позаботится об улучшении конструкции тормозов.*

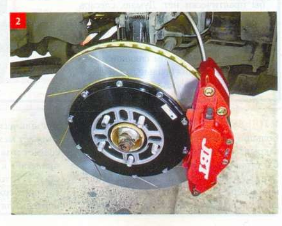
Немало «эф-иксов» прибыло к нам из Америки. На бортовом компьютере мили и фаренгейты несложно поменять на километры и градусы Цельсия, но радио с чужими частотами приходится перепрошивать. На форуме есть рекомендации, где это можно сделать за 2–3 тыс. рублей.

У «американцев» иная подштамповка под задний номер. Знак нашего формата туда не помещается, поэтому его нередко гнут в дугу или же устанавливают через проставку с дополнительными фонарями подсветки. Есть решение не хуже – купить новую рамку (как у официальных машин)



1

Рукоятка щупа хорошо доступна, однако протолкнуть его в длинную трубку с зигзагами не так-то просто.



2

Вот такое радикальное решение проблемы предлагают в клубе – поменять тормоза на неоригинальные, более хваткие и долговечные. Чтобы суппорты поместились в 20-дюймовых колесах, последние устанавливают через дополнительные проставки и заменяют штатные шпильки более длинными.



Не так просто найти зимние шины штатного размера 265/60R20 – их выпускает только Nokian, да и то лишь с 2007 года. Некоторые ставят 18-дюймовые шины и соответствующие диски (завод это допускает), однако толщина последних в зоне отверстий под крепление порой бывает слишком большой. Тогда и пригодятся такие длинные шпильки от «Субару-WRX».

Образец установки рамки под российский номер. Согласитесь, смотрится ничуть не хуже, чем на официально продаваемых машинах.



и установить ее, выпилив окно по форме в задней двери. Она-то пластиковая, посему легко пилится электролобзиком. Главное – установить средние обороты, чтобы не перегреть краску. У такого решения есть еще одно достоинство – номер теперь не перекрывает камеру заднего обзора, которая есть у большей части модификаций (фото 4).

Долгое время владельцы FX-35 (на модели FX-45 дефект не замечен) искали причину неприятных щелчков, которые проявлялись при езде по ухабам, в районе левого переднего колеса. Дилеры нередко приговаривали к замене недешевые элементы подвески или рулевого управления, но звук, казалось, только усиливался. Каково же было удивление, когда выявили его источник – незатянутый болт, крепящий внутренний подкрылок к силовому элементу кузова. Чтобы добраться до «щелкунчика», надо отвернуть крепеж наружного подкрылка и слегка его приспустить. Как видите, качество сборки хромает не только в российском автопроме. **ЗР**

Если другие клубы хотят поделиться своими советами, пишите на ***ikozlov@zr.ru.***



На вопросы читателей отвечает начальник Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России – главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации генерал-лейтенант милиции Виктор Кирьянов.

1 У меня права категорий B, C, D и E. При обмене прав мне открыли только категорию B, так как медкомиссию я прошел именно на нее. Если мне придется работать по другим категориям, надо ли подтверждать их сдачей экзаменов? Или достаточно пройти медкомиссию?

В. Ермаков, Тюменская обл.

В соответствии с Инструкцией о порядке организации работы по приему квалификационных экзаменов, утвержденной приказом МВД России от 20 июля 2000 года № 782, при замене водительского удостоверения разрешающие отметки проставляются только в соответствующих графах согласно медицинской справке. Водительское удостоверение, взамен которого выдано новое, после аннулирования возвращается владельцу. Восстановление разрешающих отметок производится по заявлению гражданина без сдачи экзаменов при предъявлении медицинской справки и погашенного водительского удостоверения или других документов, подтверждающих наличие разрешающих отметок в старых правах.

2 Мой «Рено-Логан» зарегистрирован в Ивановской области, но пользуюсь им в Нижегородской области, где я сейчас работаю. Из-за выявленного заводского дефекта нижегородский дилер предложил мне заменить автомобиль. Могу ли я в Нижегородской области в местной ГАИ произвести осмотр автомобиля, получить соответствующий акт, уже на новой машине отправиться в Ивановскую область, где на основании акта осмотра снять с учета старый автомобиль, а номера с него установить на новый?

Иван, Нижегородская обл.

Можете. Административный регламент МВД РФ исполнения государственной функции по регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним, утвержденный приказом МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001, при наличии обстоятельств, препятствующих представлению ТС, допускает представлять взамен него акт технического осмотра. Такой акт выдается в подразделении Госавтоинспекции по месту нахождения ТС и должен быть заверен должностным лицом из списка, определенного Регламентом (главный государственный инспектор безопасности дорожного движения субъекта Российской Федерации, района, города, округа или его заместитель, начальник регистрационного подразделения или начальник станции государственного технического осмотра ГАИ). Правила регистрации автомототранспортных средств и прицепов разрешают по заявлениям юридических и физических лиц о сохранении регистрационных знаков при снятии с регистрационного учета принадлежащих им ТС выдавать знаки на вновь приобретенные ими или ранее зарегистрированные транспортные средства. При этом не забудьте: срок хранения этих знаков в регистрационном подразделении не должен превышать 30 суток, по его истечении они утилизируются. Срок действия акта технического осмотра составляет 20 суток.

3 Согласно ПДД в темное время суток во время движения должен быть включен дальний или ближний свет, а во время стоянки – габаритные огни. Какие световые приборы должны гореть при остановке на красный сигнал светофора?

Альберт Низамов

Чтобы ответить на этот вопрос, необходимо понимать, что «технологическая» остановка, связанная с прекращением движения транспортного средства на запрещающий сигнал светофора, не должна рассматриваться как остановка в толковании пункта 1.2 Правил дорожного движения, то есть как «преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время до 5 минут, а также на большее, если это необходимо для посадки или высадки пассажиров либо загрузки или разгрузки транспортного средства». В процессе остановки на запрещающий сигнал светофора транспортное средство остается участником дорожного движения, что налагает на его водителя ряд обязанностей, предусмотренных ПДД. Так, в соответствии с пунктом 19.1 при движении в темное время суток на автомобиле должны быть включены фары дальнего или ближнего света.

4 У нас в Чувашии часто устанавливают знак «Стоп» совместно со знаком «Пешеходный переход». То есть водитель должен обязательно остановиться, даже если на переходе никого нет. Чебоксарские начальники из ГИБДД говорят, что нет законодательной базы на запрет установки такого знака именно перед пешеходным переходом. Так ли это?

И. Гайнутдинов

В соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров,

дорожных ограждений и направляющих устройств» знак 2.5 «Движение без остановки запрещено» применяют для указания водителю остановиться и уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по пересекаемой дороге, а при наличии таблички 8.13 – транспортным средствам, движущимся по главной дороге. Кроме того, этот знак устанавливают перед железнодорожными переездами без дежурного, не оборудованными светофорами. Как видите, установка знака 2.5 перед пешеходными переходами названным национальным стандартом не предусмотрена. В случае выявления подобных случаев нарушения стандарта советую вам обратиться в подразделение ГИБДД, на чьей территории обслуживания находятся дорожные знаки, установленные с нарушением требований стандарта.

5 Обязательно ли в светлое время суток включать ближний свет фар или достаточно габаритных огней?

Денис Ягодкин

Требование включать ближний свет фар при движении в светлое время суток вне населенных пунктов содержится в пункте 19.5 Правил дорожного движения. Указанное требование преследует цель обозначить движущееся транспортное средство. В качестве альтернативы фарам ближнего света могут использоваться противотуманные фары (пункт 19.4 Правил).

6 У меня близорукость. Пользуюсь контактными линзами. В медицинской справке указано: «Годен в линзах». При сдаче документов на обмен водительского удостоверения в связи с окончанием срока действия инспектор потребовал сфотографироваться в очках. Правомерно ли его требование?

Андрей Голин, ХМАО

Обязательность того, чтобы на фотографии владелец водительского удостоверения был изображен в очках, установлена приказом МВД России от 19 февраля 1999 года № 120 «Об утверждении образцов водительских удостоверений». Однако распространяется это лишь на те случаи, когда владельцу водительского удостоверения по медицинским показаниям разрешено управлять транспортными средствами только в очках. Поскольку такого ограничения в вашей медицинской справке не содержится, требование Госавтоинспекции неправомерно; вы вправе обжаловать его в установленном порядке.

7 Я приехал в Россию из Казахстана в 2000 году. Пришло время менять казахстанские права, но в ГИБДД отправляют на переэкзаменовку по Правилам. Имеют ли они на это право? Ведь я ни разу не нарушил ПДД и не попадал в аварию...

Павел Семенушкин, Орел

Ответ на ваш вопрос дают Правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 года № 1396. Так, в общем случае замена полученных гражданами Российской Федерации в других государствах международных или национальных водительских удостоверений этих государств производится после сдачи теоретического экзамена. Однако если ваше водительское удостоверение имеет отличительный знак *SU* и было выдано до 1 января 1992 года либо получено взамен такого удостоверения, что подтверждается соответствующими документами, обменять его вы можете без сдачи экзаменов. Тот факт, что вы не совершали административных правонарушений в области дорожного движения и не становились участником дорожно-транспортного происшествия, установленного порядка не меняет.

8 Езжу на автомобиле, принадлежащем моему родственнику, не имеющему водительского удостоверения. Чью медицинскую справку – мою или собственника автомобиля – необходимо предъявить при прохождении техосмотра?

Андрей Шадрин, Нижегородская обл.

В соответствии с Положением о проведении государственного технического осмотра автомототранспортных средств и прицепов к ним, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 года № 880, обязанность по представлению в Госавтоинспекцию медицинской справки возложена на лицо, которое представляет транспортное средство на осмотр. Этим человеком может быть как сам собственник, так и его законный представитель.

9 Почему запрещена тонировка передних боковых стекол? В ГИБДД заявляют, что борются с тонировкой из-за того, что она ухудшает обзорность. Но почему-то людей в темных очках никто не останавливает, светопроницаемость очков не проверяет, очки не отбирает и за них не штрафует.

Александр Соколов, Иркутск

Прежде всего хочу обратить ваше внимание на то, что нормативы светопропускания автомобильных стекол, содержащиеся в наших национальных стандартах (ГОСТ 5727-88 «Стекло безопасное для наземного транспорта. Общие технические условия»; ГОСТ Р 41.43-99 «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения безопасных стекол и стекловых материалов»), полностью соответствуют международным требованиям, которые закреплены в Правилах ЕЭК ООН № 43. Если же проводить аналогию с солнцезащитными очками, то ответ на ваш вопрос достаточно очевиден: в отличие от очков, тонировку нельзя «снять» одним движением руки. Кроме того, согласитесь, что в темное время суток, когда недостатки излишне тонированных стекол проявляются в большей степени, водители не пользуются темными очками.

10 Могу ли я пройти государственный технический осмотр личного транспортного средства на несколько месяцев раньше установленного срока? Просто опасаюсь, что в плановый период не найду свободного времени.

Артем Лосев, Москва

Правила проведения государственного технического осмотра транспортных средств ГИБДД МВД России, утвержденные приказом МВД России от 15 марта 1999 года № 190, позволяют собственнику (представителю собственника) представить ТС на осмотр ранее установленного Госавтоинспекцией срока. В этом случае решение об изменении срока осмотра принимает начальник соответствующего подразделения Госавтоинспекции или его заместитель по письменному заявлению собственника (представителя собственника) транспортного средства.

Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации Виктор Кирьянов предлагает гражданам принять участие в формировании дальнейшей стратегии его ведомства.

Департамент обеспечения безопасности дорожного движения призван внимательно относиться к обратной связи с участниками дорожного движения, к их мнению и критическим высказываниям.

Ваши вопросы и замечания, а также предложения для начальника Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД РФ Виктора Кирьянова направляйте по адресу: ***smirnov@zr.ru*** *– или по почте с пометкой «Прямая линия». Телефон отдела: (495) 608-30-27, 608-55-81.*



Транспортный налог

Каждый владелец автомобиля обязан платить транспортный налог. О том, как это делать правильно, чтобы избежать нежелательных последствий, рассказывает заведующий отделом правовой информации Сергей Смирнов.

Когда мы покупаем автомобиль, то часто не задумываемся, какие еще траты ждут нас в ближайшее время. Сразу придется приобрести полис ОСАГО, без которого нельзя управлять машиной, а при желании еще и полис каско: недальновидно оставлять новый автомобиль без защиты, особенно если он хранится не в гараже или не на охраняемой стоянке. Но есть, как известно, еще один обязательный платеж – ежегодный транспортный налог.

КТО И СКОЛЬКО ПЛАТИТ

Как только автомобиль зарегистрирован в подразделении ГИБДД, информация об этом направляется в налоговый орган по месту вашего жительства. Иными словами, налогоплательщиком владелец транспортного средства становится лишь после получения номеров (статья 357 Налогового кодекса). Соответственно, если автомобиль по какой-то причине не зарегистрирован, налог платить не требуется. Когда у владельца несколько транспортных средств, налог платят за каждое. Причем не важно, пользуетесь вы автомобилем или он пылится в гараже. Налоговая инспекция сама рассчитывает, сколько должен платить каждый автомобилист, исходя из нормативных актов субъекта РФ, где проживает налогоплательщик. Общие ставки налогов установлены в статье 361 Налогового кодекса (см. таблицу). Как видно, чем мощнее двигатель, тем большую сумму придется платить. Насколько такой принцип верен, можно дискутировать, но здесь поговорим о конкретных вещах.

Часто сталкиваешься с тем, что неверно рассчитана сумма налога. Как правило, в таких случаях налоговики ссылаются на исходные данные, предоставленные ГИБДД. Если в требовании об уплате налога неверно указана мощность двигателя вашего автомобиля, обращайтесь в подразделение ГИБДД с просьбой внести изменения в регистрационные документы. После этого надо предъявить их налоговой инспекции с заявлением о перерасчете суммы платежа. Хлопотно, но другого пути нет.

Региональные органы власти вправе увеличить или уменьшить исходные федеральные ставки, но не более чем в пять раз. Как правило, в большинстве регионов их уже максимально увеличили. Наряду с этим местная власть может устанавливать для определенных категорий граждан льготы либо вовсе освободить от уплаты налога. Многие регионы помимо стандартных льгот – для Героев Советского Союза, Героев России, инвалидов и ветеранов Великой Отечественной войны, а также лиц, получивших автомобиль через органы социальной защиты, устанавливают дополнительные. Например, власти Москвы освободили от уплаты налога тех, кто приобрел автомобиль с двигателем мощностью менее 70 л.с. Чтобы воспользоваться этим правом, надо обратиться в налоговую инспекцию по месту жительства заявлением. Если у вас несколько машин, льгота может быть предоставлена только на одну, а на остальные налог рассчитывают в полном объеме.

КОГДА И КАК ПЛАТИТЬ

Налог автовладелец по закону обязан платить каждый год. Если владел автомобилем меньше года, сумма налога уменьшается. Например, машина поставлена на учет в августе, а снята с учета в декабре того же года. Налог будет рассчитан за пять месяцев. Но если она куплена и зарегистрирована в ГИБДД, например, 15 января, а снята с учета для продажи 2 декабря того же года, налог придется платить за весь год – месяц регистрационного действия считается за полный.

В случае угона автомобиля в Госавтоинспекцию необходимо представить подтверждающий документ

ОБЩЕФЕДЕРАЛЬНЫЕ СТАВКИ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА*

Мощность двигателя	Размер ставки с 1 л.с., руб.
Автомобили легковые	
До 100 л.с. включительно	5
Свыше 100 до 150 л.с. включительно	7
Свыше 150 до 200 л.с. включительно	10
Свыше 200 до 250 л.с. включительно	15
Свыше 250 л.с.	30
Мотоциклы и мотороллеры	
До 20 л.с. включительно	2
Свыше 20 до 35 л.с. включительно	4
Свыше 35 л.с.	10

**Региональные власти вправе увеличить или уменьшить ставки транспортного налога, но не более чем в пять раз.*

из органов внутренних дел, и тогда на время розыска машины владельца освободят от уплаты налога.

Налоговая инспекция, получив информацию о приобретении автомобиля, направляет по месту жительства его владельца извещение, в котором указаны сумма налога за предыдущий налоговый период (1 год) и срок уплаты. Последний в каждом регионе устанавливают местные органы. В Московской области, например, налог за 2008 год необходимо было уплатить не позднее 31 марта, а в Москве – не позднее 1 июля 2009-го. Оплату производят через банк по указанным в извещении реквизитам. Если она не произведена в срок, налоговый орган предъявит владельцу автомобиля штрафные санкции.

Все, казалось бы, ясно, но случается, что до владельцев автомобилей квитанция об уплате налога не доходит. Чтобы избежать возможных трений с налоговыми органами по поводу штрафных санкций, лучше до истечения срока уплаты самому обратиться в инспекцию и получить квитанцию. Так, откровенно говоря, спокойнее. Хотя по закону это не забота владельца машины.

Обязанность заплатить транспортный налог возникает после получения налогового извещения. Допустим, оно было отправлено из инспекции по почте простым письмом – и не дошло до адресата. Не получив информации об уплате налога, инспекция в течение шести месяцев обращается в суд с требованием о взыскании долга (статья 48 Налогового кодекса). Автовладелец может сослаться на то, что уведомление об уплате транспортного налога должны были передать, подтверждая факт и дату получения (так записано в НК), но не выполнили этого. Тем не менее платить придется. Если налогоплательщик уклоняется от получения уведомления, налоговые органы направляют документ заказным письмом по почте. В этом случае считается, что он получен адресатом по истечении шести дней с даты отправления. Доказать это просто: в почтовом отделении по месту жительства хранится информация о заказных письмах. Не было заказного письма? Какие могут быть претензии... Таким образом можно уклониться от уплаты недоимок и пени, но сам налог уплатить придется.

Встречаются редкие случаи, когда уведомление об уплате транспортного налога не приходит несколько лет. Статья 113 НК РФ устанавливает срок давности привлечения к ответственности за неуплату налога – три года. Следовательно, в 2009 году от вас не могут требовать уплаты долга за 2005 год.

Как бы то ни было, не советую все же доводить дело до суда. Не говоря уже о том, что уплата налога – обязанность каждого гражданина, налоговая инспекция может доставить немалые неприятности: злостному неплательщику, например, через суд ограничить выезд за рубеж. Так что лучше уточнить установленный в регионе срок оплаты транспортного налога и, если уведомление из налоговой не пришло, обратиться туда, как было сказано, самостоятельно и оплатить налог. Квитанцию же следует хранить. На всякий случай... **ЗР**

Дело о незадачливом сыщике

Наша жизнь, как это ни печально, часто не укладывается в рамки законов и правил. Такое случается – хоть смейся, хоть плачь! Но в любом случае долг сотрудников правоохранительных органов принимать решение на основании законов. Очередное дело представляет заведующий отделом правовой информации Сергей Смирнов.

Дмитрий Михайлов, частный детектив, получил очередной заказ. Касался он случая супружеской неверности, каковые нередко встречаются в его практике. Дмитрию предстояло вести наружное наблюдение за мужчиной, которого жена (она же партнер по бизнесу) подозревала в измене.

ПРЕВРАТНОСТИ СЫСКА

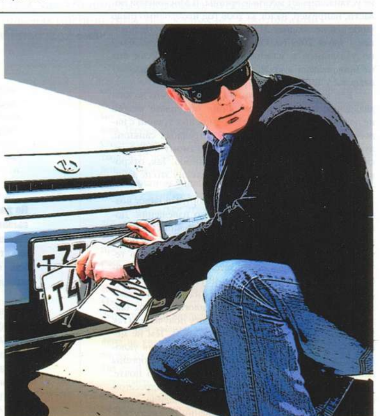
Вести наблюдение было непросто. Объект словно чувствовал, что за ним могут следить: постоянно менял автомобили, по дороге мог оставить служебную машину и пересесть в такси. Дмитрий опасался, что бизнесмен обнаружит хвост, и вел себя осторожно...

Заметим, что Михайлов, хотя и умел управлять машиной, сам ее в городе не водил. Свое водительское удостоверение получил в середине 1990-х годов в Киргизии, где тогда жил. В 2001 году переехал в Россию и стал гражданином РФ. Менять национальные права на российские не стал, а когда купил «десятку», за руль усаживал напарника по сыску Алексея.

...Первый день прошел спокойно, поведение клиента не вызывало подозрений: встречи с деловыми партнерами, после работы – фитнес-клуб и возвращение домой. На второй день от заказчицы поступил звонок: муж улетает на три дня в командировку. Теперь предстояло съездить в аэропорт и убедиться, что объект действительно вылетел из Москвы. Чтобы ему не примелькалась «машина сопровождения», планировали поехать на автомобиле напарника, но его, как назло, не удалось завести. Тогда детективы быстро перевесили номера с отказавшей машины на «десятку» Дмитрия и отправились на слежку. «Клиент» на служебном «Мерседесе» заехал в офис, а оттуда направился в сторону аэропорта. Но на Садовом кольце «мерс» остановился у входа в метро, бизнесмен вышел из него и зашагал в сторону магазинов. Детективы припарковались невдалеке; напарник направился за объектом, а Дмитрий остался ждать в машине. И тут он увидел, что «Мерседес» неожиданно тронулся, но – главное! – не заметил, вернулся ли в машину «клиент». По мобильному напарник сообщил, что тот двинулся к метро. Решение пришлось принимать тут же: направить Алексея вслед за наблюдаемым, а самому на свой страх и риск сесть без водительского удостоверения за руль и поехать за «Мерседесом». Авось в московской толкучке далеко не уедет.

КРУГОМ ВИНОВАТ!

Далеко он и сам не уехал: через несколько минут его остановил сотрудник ГАИ. Неведомо, как



он вычислил в потоке злосчастную «десятку» (может, водитель не очень уверенно вел машину), но не промахнулся. Инспектор 3-й роты ДПС ЮАО города Москвы Евгений Беликов попросил предъявить документы.

Понимая, что совершил непростительную ошибку и слежка закончилась, Дмитрий Михайлов признался, что водительского удостоверения у него нет, а номера и вовсе от другого автомобиля. Инспектор ДПС что-то долго выяснял по рации, после чего заявил, что, по имеющейся в ГИБДД информации, удостоверение у Дмитрия есть. И сейчас он составит протокол за управление автомобилем без прав и с заведомо подложными регистрационными знаками, машину же отправит на штрафстоянку. Милиционер начал заполнять бланки, а Михайлов тем временем остановил такси и попросил водителя за вознаграждение оказать услугу.

Когда сотрудник ГАИ вышел из служебного автомобиля, Дмитрий уже вручил таксисту рукописную доверенность.

– Товарищ инспектор, – обратился он к офицеру, – полностью признаю свою вину. Только машину на штрафстоянку забирать не нужно. Вот водитель с правами и доверенностью, он перегонит ее на стоянку у моего дома.

Офицер вручил Дмитрию копии протоколов, сообщив, что дело об управлении машиной с подложными регистрационными знаками будет передано в суд.

А через некоторое время позвонил напарник с новостью: объект в аэропорт не поехал, спустился в метро, вышел на конечной станции и на такси добрался до подмосковного дома отдыха. Алексей выяснил, что тот снял двухместный номер на три дня и в настоящий момент с какой-то девушкой сидит в ресторане. Эту информацию тут же передали заказчице, которая дала команду прекратить слежку: сама, мол, съезжу в этот дом отдыха и разберусь...

Но Дмитрия уже интересовало другое – как закончится его дело в суде? И откуда у сотрудника ГИБДД информация о том, что у него якобы имеется водительское удостоверение?

МИЛИЦИОНЕР ВСЕГДА ПРАВ

Через два месяца Михайлова вызвали в суд. Мировой судья Трошина заявила, что никаких запросов по поводу водительского удостоверения делать не будет: нет, дескать, оснований не доверять сотрудникам ГИБДД, которые утверждают, что оно у вас с 1997 года.

– Да, я получил тогда права в Киргизии, но они уже не действительны. А в России я удостоверение не получал!

Судья была непреклонна и вынесла вердикт: за езду с подложными номерами лишить Дмитрия права управления сроком на один год.

Вроде бы смешно: как это – лишить человека того, что у него нет? Можно было плюнуть на все это, но Дмитрий обратился в редакцию. Внимательно изучив документы, я подготовил жалобу в вышестоящий суд. Основания для этого были.

Во-первых, водительское удостоверение, на которое ссылалась судья, Михайлов получал в другом государстве – Киргизии. Срок его действия закончился в 2007 году. И во-вторых, постановление правительства РФ от 15.12.1999 года № 1396 позволяет управлять транспортными средствами по водительским удостоверениям иностранных государств, – однако национальное водительское удостоверение лица, переехавшего на постоянное жительство в Российскую Федерацию, становится на ее территории недействительным по истечении 60 дней со времени получения в органах внутренних дел РФ разрешения на постоянное проживание. Михайлов – гражданин РФ, не сдавал здесь квалификационные экзамены, не получал водительского удостоверения.

Лишить права управления лицо, не имеющее такого права, – нонсенс, бессмыслица.

Исходя из этого, суд обязан был привлечь Дмитрия к ответственности не по части 4 статьи 12.2 (она определяет ответственность за управление транспортным средством с заведомо подложными государственными регистрационными знаками), а по части 1 статьи 12.7 КоАП РФ – за управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления. Такое нарушение наказывается штрафом в 2500 рублей. Добавлю, что согласно пункту 6 постановления Пленума Верховного суда РФ от 24.10.2006 года № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса РФ об административных правонарушениях» нельзя применять к не имеющим водительского удостоверения лицам наказание в виде лишения права управления транспортными средствами!

Городской суд, ознакомившись с нашей жалобой, признал незаконность решения мирового судьи и отменил постановление. Так что Дмитрий из-за малограмотного судебного вердикта вообще избежал наказания, вполне, между прочим, заслуженного. Надеюсь, он сделает выводы из случившегося, сдаст экзамены и получит законное водительское удостоверение, а также не будет играть в шпионские игры с переменой номеров. Неровен час, так под горячую руку подразделений по борьбе с терроризмом попадешь – а им попробуй объясни, что следишь за неверным супругом!

Сделает выводы и мировой судья Трушина, ознакомившись с решением вышестоящего суда. А то, глядишь, еще несколько подобных казусов – и в ее профессионализме усомнится квалификационная комиссия. Ведь из-за промаха судьи реальный нарушитель избежал наказания. **ЗР**



Получить номера

Упростить одну из самых тягомотных для российского автовладельца процедур – постановку и снятие авто с учета – призван приказ МВД РФ № 1001, который вступил в силу 29 января этого года. «Ставили на учет» Максим Приходько и Сергей Смирнов.

У каждого автомобилиста со стажем есть в памяти история о том, с какими «засадами» пришлось столкнуться в регистрационном отделении ГАИ. Громоздкотопорный механизм вынуждал искать обходные маневры вроде покупки машины по доверенности.

Изменить положение дел исхитрились лишь в прошлом году. Напомним: нынешний приказ был рожден в недрах МВД взамен печально знаменитого приказа № 59. Главное новшество – четкие нормативы выполнения всех этапов процедуры. Три часа, и ни минутой больше! Ну что, сверим часы?

ГЕНЕРАЛЬСКАЯ ФОРМА

Приехали в один из самых благополучных, находящихся на хорошем счету регистрационных отделов – МОТОТРЭР Северо-Западного округа столицы, расположенный в Строгино, – и видим: парковку перед зданием контролируют три инспектора ДПС, а на крыльце нервно курят сразу пять милицейских подполковников. Эх, думаем, зря мы сюда сунулись. Но раз приехали, значит, за работу!

Супруги Синявские, которые собирались поставить на учет новую вазовскую «пятерку», сразу согласились участвовать в эксперименте. Старт – в десять утра. Время пошло!

Мы были потрясены: на оформление всех документов и сверку номерных агрегатов ушло от силы полчаса! Очередь из счастливчиков, сумевших в кризис, назло всем финансовым бурям обзавестись машиной, двигалась фантастически быстро! «Отстрелявшись» на площадке, зашли в помещение. За многочисленными окошками (все открыты!) деловито суетились сотрудники. Барышни возле терминалов для оплаты квитанций пылали желанием помочь всем быстро и без ошибок внести деньги! МОТОТРЭР можно было снимать в учебном фильме с последующим его показом во всех подразделениях ГИБДД страны.

Не прошло и часа, а мы вместе с Синявскими уже ожидали, когда нам на блюдечке с голубой каемочкой вынесут новенькие номера, и делились подозрениями: что-то здесь не так… И тут мимо нас в окружении большой свиты прошел... начальник столичного УГИБДД генерал Казанцев! Генерал с интересом смотрел по сторонам и не мог нарадоваться, видя вежливых и аккуратных сотрудников, а также счастливых автовладельцев. И это ведь действительно счастье – через час (!) в громкоговорителе прозвучало: «Синявский, 13-е окно!» – и сияющий Сергей получил новые номера и документы.

Мы помогли прикрутить регистрационные знаки на автомобиль, пожелали Синявскому так же оперативно пройти техосмотр, а сами отправились посмотреть, повезло или нет другим автовладельцам. Семь раз мы включали секундомер, и во всех случаях процедура занимала не более полутора часов. «Тут все так хорошо организовано, все так быстро делается – даже не ожидал», – комментировали происходящее посетители. Ну должны же быть хоть какие-то недостатки, засомневались мы

ПОМОГУ С РЕГИСТРАЦИЕЙ

Показатель работы ГАИ: услуга «помощь в регистрации авто» попрежнему пользуется спросом. В столице уехать из автосалона на машине с госномерами стоит от 10 до 13 тысяч рублей. Хотите сэкономить? Пожалуйста, платите 5–7 тысяч, но ваше присутствие при регистрации обязательно. Мы наугад набрали номер одной из таких контор: «Сколько времени это займет?» – «Час-полтора. Меньше не получится. А что вы хотите, это же ГАИ...»

и решили тщательно осмотреть все помещения. В залах регистрации стульев хватало на всех, негромко работали телевизоры, комплексный (и очень неплохой!) обед в буфете стоил 180 рублей, а туалет функционировал бесплатно. Выходит, 1001-й приказ работает, да еще как! Но на всякий случай мы решили приехать сюда же на следующий день.

ТЕ, ВЧЕРА, БЫЛИ ПО ТРИ, А СЕГОДНЯ ПО ПЯТЬ

Именно эта фраза Жванецкого пришла на ум. Парковка у главного входа та же, но забита под завязку. Окна в регистрационном зале наглухо закрыты жалюзи. Многочисленные агенты страховых компаний, скромные вчера, яростно набрасываются на потенциальных жертв. Занимаем очередь и интересуемся у солидного дядечки, только что отошедшего от заветного окошка с комплектом номеров:

– Простите, долго ли ждали?

– Я тут был уже в полдесятого, значит, больше двух часов.

Еще три автолюбителя отчитались, что получили номера через два с половиной часа, а одна дама грустно посетовала, что провела здесь три часа ровно.

Три часа – это вам не два дня, как раньше. Но если разок попробовал настоящий кофе, суррогат пить уже не захочешь.

Выходит, зарегистрировать или снять с учета автомобиль клиента за час с «копейками» можно, но зачем? По приказу министра на это отводится три часа, а если так, к чему торопиться? И это в Москве, где генералов, которые могут ускорить процесс одним своим присутствием, хватает…

НОРМАТИВ СДАН!

А потом мы для полноты картины решили «поставить на учет» автомобиль в ближнем Подмосковье – в райцентре Одинцово. До столицы всего ничего – меньше 10 километров, а как разительно изменилась картина! Зал для регистрации вроде просторный, но стульев почему-то не хватает и люди сидят на столах или стоят, прислонившись к стенке. Никакой информации о том, в какой последовательности двигаться, нет. Туалет – во дворе (10 рублей); маленький буфет переполнен, да и цены кусаются.

Максим Крылов, наш добровольный помощник, регистрировал новенький ВАЗ-2107. В одинцовское РЭУ приехал к десяти часам; 15 минут пытался разобраться, что к чему, еще столько же потратил на заполнение бланков. Затем автомобиль отправили на осмотр – он длился 30 минут. Еще через час Максим получил номера, и опять пришлось встать в очередь – за документами (их здесь выдают почему-то отдельно). А это снова около часа. Все вроде бы в пределах нормы – в итоге вышло даже чуть меньше трех часов, но условия...

А может, мы зря придираемся? Три часа – это вам не два дня, как раньше. Но если разок попробовал настоящий кофе, суррогат пить уже не захочешь.

И сейчас, без сомнения, можно делать все быстрее, но… Видимо, всегда выгоднее иметь некие скрытые резервы, чтобы в случае чего легко перейти на новые нормативы. А что? Мы всегда готовы пойти навстречу людям… **ЗР**



Предпочитаю триумф!

С вице-президентом «Дженерал моторс Европа» (GM Europe), президентом и управляющим директором «Дженерал моторс Россия и СНГ» Крисом Габби беседовал главный редактор ЗР Петр Меньших.

Необычное, с мотоциклом «Триумф», фото на мониторе привлекло мое внимание. М-р Габби тут же отреагировал: «Нравится? Не вопрос – сейчас скачаю. Вот, готово – берите!»

Да, в повседневной жизни Крис Габби нередко предпочитает автомобилю мотоцикл, но в данный момент меня интересует другое – дела «Джи-Эм». А они таковы, что разговоры о грядущем банкротстве компании ведутся всюду и постоянно. На их фоне отсутствие автомобилей «Джи-Эм» в «путинском списке» не вызывает особого удивления. И все же – почему этих машин нет среди названных для льготного кредитования?

– Потому что «Шевроле-Нива», к сожалению, дороже установленных 350 тыс. рублей, – поясняет Крис. – Но мы вовсе не отказались от борьбы за место в этом списке – напротив, обдумываем варианты снижения цены путем упрощения комплектации. Требуется инженерное вмешательство в конструкцию машины, хотя это и очень сложно сделать за отмеренное программой время. Впрочем, рассчитываем на то, что она будет продлена, а пороговая сумма – увеличена.

– Кстати, м-р Габби, а насколько подобные меры эффективны?

– Считаю их позитивными! В той же Германии это очень эффективно сказалось на рынке. От активности потребителя зависит положение всей отрасли: именно он влияет на поддержку производства, поэтому подобные меры можно рассматривать как антикризисные.

– Если не возражаете, поговорим о знаковой модели концерна – «Шевроле-Круз». Для европейцев стартовые цены на эту машину – менее 15 тыс. евро. Сможет ли российская сборка опустить эту планку?

– Цену назову непосредственно перед пуском. Сейчас могу уверенно сказать только одно: продажи начнутся в четвертом квартале 2009 года. На первом этапе большинство компонентов будем импортировать, затем повысим уровень локализации, пока «Круз» постепенно не станет полностью российским. Первая партия, для демонстрационных целей, будет из Кореи, а российские образцы появятся лишь к концу лета. Кстати, мы предлагаем вашему журналу протестировать первый российский «Шевроле-Круз».

Отлично – с удовольствием оценим машину с «брегов Невы»! Крис между тем начинает рассказывать о питерском производстве: уже запущены «Шевроле-Каптива» и «Опель-Антара», одновременно идет тестовая сборка «крузов». Что касается слухов о переносе туда калининградских мощностей, то таких планов у компании нет: «Мы уже много вложили в калининградский завод, построив линию полного цикла сборки для «Лацетти» плюс крупноузловое производство для «Хаммера», «Кадиллака», а также североамериканских «Шевроле-Трейлблейзер» и «Шевроле-Тахо».

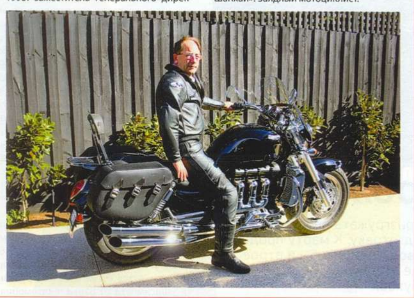
А что президент думает о причинах падения продаж «Шевроле-Лацетти» в первом квартале 2009 года? Аж на 56%! Может, виновата завышенная цена? Цена тут ни при чем, убежден Габби, это реакция рынка на общее подорожание автомобилей, а также результат девальвации рубля и повышения таможенных тарифов. При этом компания подняла цены раньше своих конкурентов, что и аукнулось на состоянии рынка. В ближайшее время цены повысят все и ситуация выровняется.

– От «Лацетти» – к «Опелю-Астра». Не собирается ли «Джи-Эм» производить в России и эту машину? Если да, то какого поколения?

– Наши промышленные инвестиции в Россию далеко не иссякли, – отмечает Крис. – Само собой, планируем расширение производственного присутствия. Конкретно по «Астре» решения пока нет, но рассматриваем такую воз-

НАША СПРАВКА

Крис ГАББИ родился в 1956 году в Англии. По образованию – инженер-технолог. Начинал менеджером сборочного производства на «Форде». 1991–1995: заместитель генерального директора британского отделения «Тойота мотор». 1997–2000: директор по производству «Воксхолл» в Великобритании. 2007–2007: вице-президент «Джи-Эм Шанхай». Заядлый мотоциклист.



можность. И если расчет покажет, что объем будет достаточен для реализации, развернем производство. Это может быть как новая модель, так и нынешняя.

Интересно, а рассчитывает ли компания на какую-либо часть средств, выделенных российским правительством на поддержку АВТОВАЗа? Президент реагирует сразу – нет, нет! Тем более что после объединения АВТОВАЗа с «Рено» ситуация для него стала менее прозрачной.

Речь заходит о компонентах.

– Когда мы говорим о трех стадиях локализации производства, например, «Круза», то имеем в виду как международных производителей комплектующих, которые придут на российских рынок, так и местные производства, способные обеспечить необходимый уровень качества, – поясняет президент. – Так эта проблема была решена в Китае. В любом случае именно государство в первую очередь должно быть заинтересовано в организации их производства, а потому – выступать основным инициатором этого процесса.

В нынешнее время чуть ли не любой вопрос, касающийся автопрома, вызывает у руководителя уровня Криса Габби не самые положительные эмоции. Хороших тем сегодня не ждешь. Но мой собеседник, отлично владеющий материалом, спокойно комментирует любые проблемы – от глобальных до частных.

– А как насчет качества продукции завода «Уз-Дэу»? Кстати, то и дело раздаются голоса о введении пошлин на узбекские авто. И как чувствуют себя украинские «ланосы»?

– Мне не хотелось бы комментировать межгосударственные торговые соглашения, – замечает вице-президент. – Совместное предприятие было организовано лишь в прошлом году – в основном для насыщения внутреннего узбекского рынка, и лишь часть продукции поставляется в Россию. Общий объем производства завода – 200 тыс. автомобилей в год. При этом сохраняется большой потенциал по запуску новых моделей. Что касается Украины, то там ситуация очень тяжелая. Однако мы продолжаем производить «Ланос» для российского рынка. При этом достигнут определенный уровень локализации.

Интересуемся: что с СААБом? Говорят, он должен обрести нового хозяина... Крис утвердительно кивает – да, покупатель уже есть. Однако важно и другое: компания не прекратит свое существование, а лишь сменит собственника. В модельном ряду СААБа сейчас три новых автомобиля, что говорит о долгожданном обновлении марки.

На все наши вопросы получены четкие ответы. Крис не суетится, не дергается: какие проблемы? Вот – я, вот – наша компания. Мы не паникуем и ни от кого не прячемся, а работаем. И выводим на рынок одну передовую новинку за другой: «Шевроле-Вольт», «Опель-Ампера» и «Опель-Инсигния». Еще за несколько лет до кризиса начали глобальную реструктуризацию компании, сократив структурные затраты на 9 млрд. долларов! Понятно, в таком процессе не обошлось без спада в выпуске новых моделей, но как раз на 2009–2010 годы был запланирован прорыв. Что делать, кризис застиг в самое неподходящее время. Но уверены: когда «Джи-Эм» прорвется через бурю, компанию ждет интересное будущее. Ведь заложен очень прочный фундамент под грядущий успех.

Это – уверенная позиция. Слухи слухами, а есть и факты: среди иностранных компаний именно «Джи-Эм» лидирует по продажам машин в России. И три его завода – в Питере, Калининграде и Тольятти – тоже не станут последними. **ЗР**



«Шевроле-Круз» обладает всеми качествами, чтобы стать лидером продаж в российском гольф-классе. Один из первых «Шевроле-Круз», собранных в Питере, пройдет ходовые испытания в «За рулем». В продаже машины появятся в IV квартале этого года.



Горячие пирожки

Дилеры «Лады» едва успевают разгружать автовозы и проводить предпродажную подготовку. К марту продажи «Калины» и «Нивы» выросли вдвое. Продали бы и втрое больше, да машин не хватает. Где это чудное место? Разглядел Алексей Воробьев-Обухов.

Оказывается, в Германии – первой стране, где правительство предприняло эффективные меры по стимулированию спроса на автомобили. Фокус прост: сдаете на свалку 9-летний (или старше) драндулет и покупаете новую (или даже годовалую!) машину, получив в качестве бонуса 2500 евро. Под эту программу из бюджета поначалу выделили полтора миллиарда, и, стало быть, по такой схеме оказалось возможно приобрести 600 000 авто. Расчетливые немцы моментально оценили свою выгоду, и к апрелю весь лимит был уже выбран. Такого успеха никто не ожидал, но что будет дальше? Пока решено увеличить сумму субсидий до 5 млрд. евро, охватив акцией, таким образом, еще 1 400 000 авто.

На списание...



Обсуждают, помимо прочего, побочный эффект подобного стимулирования спроса: «абвракпреми» (так по-немецки называется эта выплата) поддержала в основном зарубежных производителей недорогих компактных автомобилей. Как горячие пирожки разлетаются не только «Форд-Фиеста», но и «Дачия-Логан» и те же «Лады». Еще бы: «Калина» с учетом пятипроцентной ввозной пошлины продается за 8990 евро. Минус 2500 «бонусных» – да это же получается почти даром! К тому же дилер на каждую пятую машину устанавливает газобаллонное оборудование, позволяющее экономить и после покупки.

В целом продажи в малом классе выросли за первый квартал на 93%, а вот с «истинно немецким» средним классом хуже, тут надо бы добавить. Некоторые уже смекнули – и добавили. Например, БМВ объявила, что от себя даст покупателю еще 2500 евро (всего, значит, получается 5000 евро), если взамен сданного в утиль авто покупатель возьмет новенькую «трешку» или «пятерку».

Глядя на немцев, похожие меры оживления спроса предприняли и другие страны. В США, например, бонус составляет 5000 долларов, но с условием приобретения отечественного автомобиля взамен сданной в утиль восьмилетки. За импортный тоже дают, но на тысячу меньше. Такой вот протекционизм. Аналогичные бонусы ввели в Китае, Италии и Испании, Австрии и Франции. Разница в деталях – минимальном возрасте утилизируемой машины и сумме премии, которая колеблется в пределах от 1000 до 5000 евро.

Много ли машин в целом уходит по этой схеме? Немало – до 40% всех продаж! Взять, к примеру, «Форд». К апрелю он получил 60 000 заказов (из них 50 000 пришлось на «Фиесту»), а это на 70% больше, чем год назад, и абсолютный рекорд с 1992 года.

Кстати, нововведению обрадовались не только производители и покупатели, но и экологи: взамен устаревших автомобилей на дорогах появляются современные, более чистые и экономичные!

К сожалению, у нас раздать покупателям живые деньги не решились. Вместо этого обещана компенсация 8,6% годовой ставки по кредиту. В результате останется от 6,5 до 11,4% годовых (в зависимости от банка и автомобиля) со сроком погашения до конца 2011 года. Сразу возникают сомнения в эффективности такого подхода. Будь то большие или малые проценты – многие ли нынче вообще рискнут связываться с банками? Ведь неизвестно, что будет завтра с работой, с курсами валют… Кому охота залезать в кабалу на годы, особенно сейчас?!

Ну а коли спроса нет, для спасения автопрома остается лишь давать деньги самим заводам. Но если покупатель в Германии не может использовать бонус иным способом, кроме как на приобретение автомобиля, то уж наши-то заводы найдут множество лазеек пристроить выбитые из бюджета миллиарды. И не факт, что они пойдут на обновление модельного ряда и совершенствование технологий. **ЗР**



В списке не значатся

По оценке Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, в 2009 году в нашей стране около 150 тысяч автомобилей будет продано с использованием государственного субсидирования автокредитов. Перечень машин, попавших в документ, названный в народе «Путинским кредитом», оценили Павел Леонов и Максим Приходько.

Напомним, что льготные автокредиты предоставляют только физическим лицам на покупку автомобилей исключительно отечественного производства стоимостью до 350 тысяч рублей. При этом часть российских иномарок, отвечающих указанным условиям, в перечень не попала. В Министерстве утверждают, что пропуск в заветный список получают только автомобили, произведенные в режиме промсборки. Увы, ни «Автотор», ни ТагАЗ подобное соглашение с правительством почему-то не подписали, хотя в их программах есть машины по соответствующим ценам. А тот же ТагАЗ уже давно выпускает «акценты» по полному циклу, со сваркой и окраской кузовов, оплачивая таможенные сборы и налоговые обязательства (что, по сути, и является промсборкой).

Программа кредитования рассчитана на три года, однако если количество моделей, охватываемых акцией, будет сокращаться нынешними темпами, столько она не протянет. Причина массового «падежа», по словам чиновников Минпромторга, заключается в том, что перечень льготных машин составили еще в конце прошлого года с учетом возможного удешевления некоторых базовых версий. Видимо, поэтому в первоначальный список попал даже «Фольксваген-Джетта» стоимостью в 631 тысячу рублей! Некоторые производители, заметив свои авто в перечне льготников, сразу успокоились: дескать, зачем что-то менять, если и так в него попали?

На момент подготовки номера за обозначенные ценовые рамки уже вышли три модели: «Шевроле-Нива», «КИА-Спектра» и «ФИАТ-Албеа». К примеру, за базовую комплектацию недавно обновленного вседорожника СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ» просят 412 тысяч рублей, за «Спектру» ижевской сборки в комплектации «Стандарт» – 379 тысяч. Самый дешевый ФИАТ действительно стоит 349 тысяч рублей, но это машина 2008 года выпуска. За «Албеа» 2009 года просят на 20 тысяч больше. А зря! Директор департамента автомобильной промышленности и сельскохозяйственного

ВСТРЕЧНЫЙ ПОЧИН

Инициатива правительства коснулась только автомобилей эконом-класса, но многим покупателям этого мало. Не беда, некоторые производители анонсировали свои собственные программы льготного кредитования. К примеру, компания «Форд» предложила на модели «Фокус» и «Мондео» скидки в размере тех же $^2/_3$ ставки рефинансирования Банка России при выдаче кредитов банками-партнерами. Правда, первоначальный платеж в этом случае должен составить не менее 30% стоимости машины, а срок рублевого кредита – от 12 до 36 месяцев. Акция действует до конца июня 2009 года, но не исключено, что ее продлят.

АВТОМОБИЛИ, РЕАЛЬНО ОТВЕЧАЮЩИЕ УСЛОВИЯМ ПРОГРАММЫ ЛЬГОТНОГО КРЕДИТОВАНИЯ

Автомобиль	Цена*	Комплектации
«Форд-Фокус»	От 345 000 руб.	**«Амбиент»**: двигатель 1,4 л (80 л.с.), МКП, подушка безопасности водителя, электропривод зеркал и передних стеклоподъемников, ЦЗ, иммобилайзер, аудиоподготовка, 15-дюймовые стальные колеса и т. д.
«Рено-Логан»	От 282 000 руб.	**«Аутентик»**: 1,4 л (75 л.с.), МКП, подушка безопасности водителя, подогрев заднего стекла, иммобилайзер, защита поддона картера, 14-дюймовые стальные колеса и т. д. **«Экспресьон»**: 1,4 л (75 л.с.) с МКП и 1,6 л (90 л.с.) с МКП. Первая: плюс к оборудованию «Аутентик» ЦЗ, тонированные стекла, бамперы, частично окрашенные в цвет кузова. Более мощная: помимо прочего ГУР и передние электростеклоподъемники. **«Привилеж»**: 1,6 л (90 л.с.), МКП. Добавляет к оборудованию «Экспресьон» с 1,6 л: бортовой компьютер, противотуманные фары, регулируемое по высоте сиденье водителя, ЦЗ с ДУ, задние подголовники, 15-дюймовые стальные колеса и т. д.
«Шкода-Фабия»	От 349 000 руб.	**«Классик»**: двигатель 1,2 л (60 л.с.), МКП, подушка безопасности водителя, ремни безопасности с преднатяжителями, ЭУР, регулировка руля по высоте и вылету, иммобилайзер, аудиоподготовка, 14-дюймовые стальные колеса и т. д.
«УАЗ-Хантер»	До 350 000 руб.	Под действие программы подпадают только автомобили с тентованной крышей, выпуск которых начат специально для этой программы. **«Классик»**: 2,7 л (128 л.с.), МКП, ГУР, металлические передний и задний бамперы, пластиковая накладка радиатора, мягкий чехол запасного колеса.
Семейство ВАЗ «Лада-Калина»	От 254 350 руб.	Все модификации подпадают под действие программы.

машиностроения Минпромторга России Алексей Рахманов заявил: «Что касается автомобилей, стоимость которых на момент формирования перечня превышала 350 тысяч рублей, то они сконструированы таким образом, что при соответствующей маркетинговой политике цена может быть снижена. Одного присутствия автомобиля в списке мало, он непременно должен стоить не более 350 тысяч. Не будет такой цены – не будет и льгот. Все просто».

Жаль, если это простое решение министерство так и не сумеет донести до автопроизводителей. Можно, конечно, надеяться, что они добровольно уценят свою продукцию на 20–40 тысяч, но верится в это с трудом. А вот про «Фольксваген-Джетта» с потенциальной скидкой почти в 300 тысяч явно стоит забыть! Один «Форд» стал играть по новым правилам, оставив стоимость начальной версии всеволожского «Фокуса» (с трехдверным кузовом и самым скромным мотором) на прежнем уровне в 345 тысяч рублей, хотя с 1 апреля повысил цены на весь модельный ряд.

Есть и другие спорные моменты. К примеру, автомобиль ВАЗ-2104, который прописан в документе аж трижды (8, 9 и 10-я строки таблицы), на данный момент существует в единственной модификации – это инжекторный ВАЗ-21041. Хотелось бы напомнить уважаемому министерству, что экологический стандарт Евро III введен на территории России с 1 января 2008 года и ВАЗ-21043 (карбюраторный вариант «четверки») никак не укладывается в принятые нормы токсичности. Как такая машина попала в перечень, который готовили в конце прошлого года?! Встречаются и другие «мертвые души»: ВАЗ-2105, -2111, -2112, -21124 и т. д.

**На момент подготовки материала (апрель 2009 года).*

Автомобиль	Цена*	Комплектации
Семейство ВАЗ-2104	От 188 000 руб.	Из трех моделей, представленных в списке, выпускают только 21041. Она подпадает под действие программы.
Семейство ВАЗ-2105	От 161 400 руб.	Из двух моделей, представленных в списке, выпускают только 21053. Она подпадает под действие программы.
Семейство ВАЗ-2107	От 171 668 руб.	Подпадает под действие программы в единственной существующей модификации.
Семейство ВАЗ «Лада-110»	Модели: 21112 – от 257 255 руб., 21114 (универсал) – от 284 117 руб., 21123 (купе) – от 296 925 руб.	Все модификации подпадают под действие программы.
Семейство ВАЗ «Лада-Самара»	Модели: 21134 (3-дверный хэтчбек) – от 228 017 руб., 21144 (5-дверный хэтчбек) – от 240 269 руб., 21154 (седан) – от 246 547 руб.	Все модификации подпадают под действие программы.
Семейство ВАЗ «Лада-4×4»	Модели: 21214 (3-дверная «Нива») – от 256 382 руб., 21310 (5-дверная «Нива») – от 291 040 руб.	Обе модификации подпадают под действие программы.
Семейство ВАЗ «Лада-Приора»	Модели: 21701 и 21703 (седан) – от 285 703 руб., 21723 (5-дверный хэтчбек) – от 308 562 руб.	Под действие программы подпадают все модификации, за исключением 21723-03-018 (хэтчбек в комплектации «Люкс» с датчиками света и дождя и окрашенными в цвет кузова корпусами зеркал заднего вида), цена которой – от 351 757 руб.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ АВТОМОБИЛЕЙ, ПОДПАДАЮЩИХ ПОД ПРОГРАММУ ЛЬГОТНОГО КРЕДИТОВАНИЯ (утвержден Министерством промышленности и торговли РФ)

Модель автомобиля	Первые три символа VIN-номера (WMI)
1. Chevrolet Niva	X9L
2. FIAT Albea	XU3
3. Ford Focus	X9F
4. KIA Spectra	XWK
5. Lada 1117	XTA
6. Lada 1118	XTA
7. Lada 1119	XTA
8. Lada 2104	XWK
9. Lada 21041	XWK
10. Lada 21043	XWK
11. Lada 2105	XTA
12. Lada 21053	XTA
13. Lada 2107	XTA X7D Z7Z
14. Lada 2111	XTA
15. Lada 21112	XTA
16. Lada 2112	XTA
17. Lada 21123	XTA
18. Lada 21124	XTA
19. Lada 2113	XTA
20. Lada 2114	XTA
21. Lada 2115	XTA
22. Lada 2121	XTA
23. Lada 2131	XTA
24. Lada 2170	XTA
25. Lada 2172	XTA
26. Lada 21703	XTA
27. Renault Logan	X7L
28. Skoda Fabia	XW8
29. UAZ Hunter	XTT XU1

Примечания: красный – автомобиль не укладывается в обозначенные ценовые рамки или вообще не выпускается (актуально для ВАЗов, если указаны конкретные модификации данного семейства); желтый – указан только индекс семейства без перечисления конкретных модификаций, которые ныне выпускают; зеленый – автомобиль укладывается в ценовые рамки и производится в настоящий момент.

КРЕДИТНАЯ ИСТОРИЯ

Условия получения кредита просты: заемщик должен быть старше 21 года, иметь «белую» зарплату и стаж на одном месте работы более полугода. С таким багажом можно рассчитывать на получение ссуды в рублях с годовой процентной ставкой 6,67% (Сбербанк) или 9,67% (Россельхозбанк или ВТБ24). Цифры эти получают следующим образом: из ставки банка, по которой он кредитует покупателя, вычитают 8,33% ($^2/_3$ ставки ЦБ РФ) – столько доплачивает государство за приобретение нового авто.

Выбрав автомобиль из приведенного списка и уточнив его наличие в салоне, идете в банк, с паспортом и справкой о доходах. Если женаты, необходим еще и паспорт супруги. Заполняете анкету и ждете решения. Учтите, что в выдаче кредита банк может и отказать (если, например, за вами числится «некрасивая» кредитная история, есть сомнения в достоверности представленных сведений и т. д.). Получив добро, оформляете договор страхования в автосалоне. Дилер вручает пакет документов – копию ПТС, копию договора купли-продажи, копию счета на оплату автомобиля, а при необходимости и другие документы. Собрав все это, обращаетесь в банк для заключения договора и оформления кредита. После того как банк переведет деньги салону, заканчиваете оформление покупки и уезжаете на новом авто.

Но первый взнос, составляющий 30% стоимости машины, нужно заплатить сразу. То есть, получая в Сбербанке кредит (его максимальная сумма 245 000 рублей) на покупку «Форда-Фокус» в комплектации Ambiente (цена – 345 000 рублей), сначала нужно заплатить 103 500 рублей, а потом ежемесячно (если кредит взят на 2 года) вносить по 10 209 рублей. Еще около 10% стоимости авто придется отдать за страховку. Переплаты по кредиту составят: проценты – 17 041 рубль, комиссия за выдачу – 6000 рублей, страховая премия за 2 года – 41 013 рублей. Учтите, что программа действует до декабря 2011 года, так что к этому сроку кредит должен быть погашен.

Но найти автомобиль в базовой комплектации не так-то просто. Например, у многих дилеров «Форда» таких машин нынче в наличии нет – их поступление ожидается в течение года. Покупатели вынуждены обращаться к более дорогим версиям, тем более что продавцы как никогда щедры на всевозможные подарки и скидки.

Со «Шкодой-Фабия» 1,2 л в комплектации Classic такие же проблемы: на момент подготовки материала их у дилеров не оказалось. В российском представительстве «Шкоды» нам сообщили, что бюджетных машин изначально завезли немного: обычно «Фабию» приобретают с более мощным двигателем и богатым оснащением.

А вот с «Рено-Логан» и «Ладой» ситуация иная. У большинства дилеров в наличии автомобили в разных комплектациях.

В первом квартале падение отечественного автомобильного рынка составило 40%, и прогнозы неутешительны. А ведь декларируемая цель программы – увеличить продажи всех автомобилей, произведенных на территории РФ, а не только продукции родного АВТОВАЗа. Однако краткий анализ ситуации показывает, что игра по-прежнему ведется в одни ворота: из общего списка в 29 машин лишь шесть – иномарки российской сборки. Из них три покинули список досрочно, «Форд» и «Шкода» балансируют на грани и только «Логан» чувствует себя более или менее уверенно со своими четырьмя модификациями, укладывающимися в заветную цену. В сухом остатке еще 16 моделей Волжского автозавода (за вычетом снятых с производства версий) и один «уазик». Да и тот – устаревший «Хантер», а не более современный «Патриот».

Но вот чего не отнять у наших чиновников, так это способности заранее предвидеть несостоятельность данной программы. Зачем было городить такой огород и вводить покупателей в заблуждение? Сказали бы без обиняков: покупайте, мол, продукцию Волжского автозавода – получите скидку. Или что программа ориентирована на поддержку именно данного производителя. В подтверждение этой мысли еще раз процитируем чиновника Минпромторга: «Мы допускаем возможность изменения программы; первые несколько месяцев ее реализации покажут, какого рода поправки можно внести, на что еще сделать акцент». Грех не вспомнить крылатое высказывание одного из российских премьер-министров: «Хотели, как лучше, а получилось, как всегда». **ЗР**



Кузов, привод, два ряда

Все очень просто: рама, на ней двойная кабина, далеко не самый практичный по меркам обычного грузовика кузов, едва дотягивающий до полутора метров в длину. Зато настоящий, без всякого «паркета» полный привод... С пикапами общался Сергей Воскресенский. Фото: Александр Кульнев.



Руки чешутся демонтировать жесткий тент над кормой «Мицубиси-L200»: шикарная опция мешает сравнению. Грузовая платформа «обнаженного» «Ниссана-NP 300» ничуть не меньше, разве что арки колес чуть длиннее. А «двухсотый» еще и пижонит расшитым кожей интерьером, автоматической трансмиссией с фирменным «Супер Селектом», позволяющим даже непрофессионалу легко манипулировать внедорожными возможностями. Зато в NP 300 подкупает солдатская прямота. Аскетичный интерьер и весьма внушительные, по крайней мере геометрически, внедорожные способности. Пикапы заметно разнятся по духу, исполнению и характерам. Хотя цена, как ни странно, сближает соперников.

НЕ ЗНАЮЩИЙ СЛОВ ЛЮБВИ

В однотонной рабочей обстановке NP 300 поначалу даже теряешься: взгляду да и телу зацепиться не за что. Сиденье, руль, педали, рычаги и тумблеры по-своему удобны и продуманны, но простые формы, незамысловатые решения вряд ли заставят учащенно забиться сердце. А ноги активно протестуют против мелкой посадки, в общем-то характерной для пикапов. Они вдруг становятся слишком прямыми и длинными, если не сказать лишними. Попробовали с попутчиком сесть назад – попали не на пассажирское ложе, а, скорее, в тесный капкан.

Вслед за мягким, но внятным рокотом дизеля салон наполняется не менее явными вибрациями. Но именно в этот момент в сознании начинают происходить метаморфозы. Да, шумно, да, не очень удобно, но все вокруг подкрепляется логикой и смыслом, а самое главное – мужскими ощущениями настоящего, правильного автомобиля. Нажал на педаль, повернул руль, включил передачу или полный привод – «Ниссан» мгновенно отозвался. Двигатель удивительно гибок на низких оборотах, при этом играючи набирает темп на средних, с бархатистым рыком разгоняя тяжелую машину. На 1800–2000 об/мин свистнула набирающая обороты турбина, изменилась тональность звукового сопровождения и удобная тяговитость плавно уступила место совсем не пикаповской резвости. А вот к 4000 об/мин потенциал почти иссяк – пора переключаться. Хотя при желании это можно сделать и гораздо раньше.

Да-а, грузовичок! На мелких неровностях он еще заставляет в этом усомниться, довольно плавно обтекая их большими колесами, зато берет свое на серьезных колдобинах. Подвески, конечно, играючи справляются с ямами, но потряхивают не церемонясь. Обратная сторона жестких подвесок – удобное и понятное поведение на дороге. Небольшие крены, достаточно энергичные реакции на команды рулем. Конечно, надо немного привыкнуть к его весомости, ощутить запаздывания, внести поправки на совсем не легковую конструкцию рулевого управления, почувствовать внушительный радиус разво-





Nissan NP 300

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Подретушированный и приобретший новое имя «Ниссан-Пикап» появился на отечественном рынке в 2008-м.

ДВИГАТЕЛЬ:
турбодизельный 2,5 л (133 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механическая, трансмиссия с жестко подключаемым передним мостом и демультипликатором.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Base, Comfort, Premium.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
950 000–1 121 000 руб.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

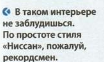
+ Эластичный двигатель, удобные тормоза и трансмиссия, понятная управляемость, хорошие обзорность и проходимость.

– Простоват, тесен для задних пассажиров, много шумов и вибраций.

За внутренней и внешней непритязательностью скрывается хорошо подготовленный и вооруженный технически «проходимец», в котором, увы, весьма некомфортно задним пассажирам.







Предельно лаконично, зато тумблер *HEAT* для увеличения оборотов дизеля при прогреве в «Ниссане» находишь быстро.

В таком интерьере не заблудишься. По простоте стиля «Ниссан», пожалуй, рекордсмен.

Судя по подголовникам, здесь могут сидеть лишь двое, но и им в NP 300 будет очень тесно.



рота. Но когда с NP 300 начинаешь общаться на понятном ему языке, автомобиль радует послушанием, отзывчивостью и логичностью поведения.

СТИЛЯГА

Хочется комфорта, дорогих материалов, веселеньких приборов? Добро пожаловать в «Мицубиси-L200»! То, что он все же пикап, дает почувствовать опять-таки высокий пол, вырабатывающий специфичную посадку и манеру входа-выхода. В остальном автомобиль больше напоминает отлично оснащенный вседорожник. Просторное, удобное сиденье, продуманные органы управления, достаточно вместительный диван сзади, где, кстати, широкий дверной проем.

Звук мотора ожидаемо завуалирован, вибрации минимальны. Подвески L200 не упрекну в мягкотелости. Они хорошо отрабатывают большинство неровностей, допуская слабину и вертикальную раскачку лишь на высокой скорости. Не придерешься особенно и к дизельному двигателю: неторопливо, с достоинством взаимодействует он с автоматической трансмиссией. И все же… В «Ниссане» все было просто, понятно, с огоньком. «Мицубиси», наоборот, обволакивает неторопливостью реакций, сковывая наши отношения. Ему чужды резкость и импульсивность. Или противопоказаны?

«Длинная» педаль акселератора, конечно, удобна на бездорожье, но попробуйте резко тронуться на обычном асфальте. Как ни дави, L200 все сделает неторопливо. Только через несколько



Борта ниссановского кузова низки, выступают арки колес.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	NISSAN NP300	MITSUBISHI L200
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота	5090/1825/1715	5075/1800/1780
база	2950	3000
колея спереди/ сзади	1525/1505	1520/1515
Грузоподъемность, кг	1002	885
Радиус поворота, м	6,0	5,9
Масса снаряжен./полная, кг	1860/2860	1965/2850
Время разгона 0–100 км/ч, с	н.д.	14,6
Максим. скорость, км/ч	н.д.	165
Топливо/запас топлива, л	ДТ/75	
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешанный цикл	7,8/10,1/8,6	8,3/11,9/9,6
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/ число клапанов	P4/8	P4/16
Рабочий объем, см³	2488	2477
Степень сжатия	18,0	17,0
Мощность, кВт/ л.с.	98/133 при 4000 об/мин	100/136 при 4000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	301 при 2000 об/мин	314 при 2000 об/мин
Трансмиссия		
Тип	полноприводная с понижающим рядом	полноприводная с понижающим рядом
Коробка передач	M5	A4
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	3,58/2,08/1,36/1,00/ 0,76/3,64	2,84/1,50/1,00/0,73/ –/2,72
Главная пара/ понижающая передача	4,63/2,02	4,10/1,90
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	независимая на двойных поперечных рычагах торсионная	независимая на двойных поперечных рычагах пружинная
сзади	зависимая рессорная	зависимая рессорная
Рулевое управление	типа «винт-шариковая гайка» с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ барабанные	дисковые вентилируемые/ барабанные
Размер шин	255/70R16	245/65R17

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики		
Снаряженная масса, кг	1913	2108,5
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	1122 (58,7)/791 (41,3)	1153 (54,7)/955,5 (45,3)
Дорожный просвет, мм	235	210

Mitsubishi L200

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Новая версия популярного пикапа представлена в 2006 году, в 2007-м его начали продавать в России.

ДВИГАТЕЛЬ:
турбодизель 2,5 л (136 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механика или 4-ступенчатый автомат, трансмиссия «Супер Селект», демультипликатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Invite, Intense, Instyle.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
769 000–1 079 000 руб. (цены на 01.04.2009 года).

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

+ Разнообразие комплектаций, насыщенный, продуманный интерьер, удобен для водителя и пассажиров, очень комфортен, хороший «проходимец».

– Вялые разгон, тормоза, управляемость.

В погоне за комфортом и универсальностью приобрел немало удобных и рациональных решений. Заплатить за это придется сильной задемпфированностью ездовых способностей.



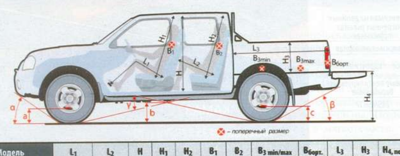
Кожа, автомат, климатик – в L200 все «по-взрослому», только вот кнопку овердрайва на рычаге постоянно нажимаешь коленом.

секунд, словно опомнившись, наконец зарычит мотором и начнет переключать передачи. Хуже, что пикап так же тормозит, неторопливо выбирая люфты и зазоры. А уж управляется… Резкое движение рулем? Да вы что! В лучшем случае получите крен кузова. Чтобы повернуть, следует докрутить баранку примерно на такой же угол. Даже приспособившись, взаимопонимание с этим флегматиком находишь, увы, не всегда.

НА ВСЕХ ЧЕТЫРЕХ

Погрузившись по ступицы в шалую весеннюю воду, L200 тут же дал течь через уплотнитель пассажирской двери. Пришлось спешно выбираться из разлива. А соперник спокойно бороздил окрестности рядом – до его «ватерлинии» еще несколько сантиметров. На талом снегу шансы уравнялись. «Ниссан» снова подкупил четкостью и понятностью работы жестко подключаемого полного привода и потрясающей эластичностью мотора:

РАЗМЕРЫ КАБИНЫ И ГРУЗОВОГО ОТСЕКА, мм (данные замеров «За рулем»)



Модель	L_1	L_2	H	H_1	H_2	B_1	B_2	$B_{3\,min/max}$	$B_{борт.}$	L_3	H_3	$H_{4,\,погр.}$
NISSAN NP 300	920–1110	575–805	1085	985	925	1390	1385	1060/1520	1345	1430	435	800
MITSUBISHI L200	900–1075	670–890	1155	1015	960	1425	1390	1060/1510	1340	1390	450	840

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ

Модель	NISSAN NP 300	MITSUBISHI L200
Просвет, мм		
a	240	210
b	290	260
c	235	210
Угол, °		
α	31	35,5
β	23	32
γ	21,5	19,5



на понижающей передаче удается тронуться очень плавно, внатяг.

Возможности «Мицубиси-L200» на первый взгляд шире благодаря более гибкому, технически продвинутому полному приводу. С включенным демультипликатором и жестко заблокированным межосевым дифференциалом пикап заметно хуже управляется, предпочитая двигаться по прямой. Зато «проходимец» он отменный! Не хватает лишь четкости переключений при управлении трансмиссией.

Так что же, паритет и полное взаимопонимание? На бездорожье – несомненно, но машины все же ориентированы на разного потребителя. Ему и выбирать – ездовые преимущества или комфорт. **ЗР**

Автомобили предоставлены компаниями «Ниссан Мотор Рус» и «Рольф Импорт».

Конечно, с кунгом уютнее, но гостеприимно откинутый задний борт L200 явно высок.

Эта версия «двухсотого» хвастается системой ESP.

А вот в L200 не только подрастающее поколение почувствует себя вольготно.



Боксеры в кулачном бою

Коварству весенних дорог на маршруте Москва – Суздаль – Нижний Новгород и обратно противостоял «Пежо-Боксер». Подробности – у Сергея Баландюка. Фото автора.

Если ехать в Нижний по Горьковскому шоссе, добраться до берегов Волги можно часов за шесть. Но нам предложили следовать через Александров и Суздаль, чтобы хорошенько почувствовать, как ведут себя французские «боксеры» на хляби провинциальных колдобин. Это был честный поединок.

Микроавтобус все же не обладает маневренностью легковушки, поэтому «боксеры» открыто отрабатывают удары дороги, вздрагивают на гребенке всем телом, принимая крупные неровности буферами передних подвесок. Задние рессоры чеканят седоков, словно теннисная ракетка мячик. В салоне девятиместного микроавтобуса шумно – дает себя знать грузовое прошлое. Таковы все официально продаваемые в России модификации «Боксера», поскольку оригинальная пассажирская версия была изначально неконкурентоспособна по цене. Помимо девятиместного, в нашей команде микроавтобус повышенной комфортности на 10 человек и два фургона: L1H1 и L3H3. И если первые три шли фактически пустыми, то последний – с полной загрузкой. Благодаря более стабильному ходу он и признан лидером по комфорту на этом сложном дорожном участке.

Миновав Суздаль, выходим на Горьковское шоссе – сменяем ринг на беговую дорожку. Вот где дизели смогут показать свои возможности! На шестой передаче 3000 об/мин соответствуют 140 км/ч на спидометре; автобус лишь плавно покачивается на пологих волнах дороги, в салоне тихо, можно разговаривать не повышая голоса. Все машины, участвующие в пробеге, оснащены однотипными турбодизелями объемом 2,2 л, различающимися лишь программой управления: для автобусов и большого фургона – 120-сильный вариант в сочетании с шестиступенчатой механикой, для маленького фургона – 100 л.с. и пять передач.

Разница в динамике между версиями почти незаметна. До 1500 об/мин мотор вяловат, зато реабилитируется бодрым разгоном в диапазоне 2000–3500 об/мин. Если переключаться в моментной зоне, можно ехать динамично и достаточно экономично: средний расход в пробеге в зависимости от нагрузки – 9,2–10,8 л/100 км.



Пассажирский комби (слева) сочетает в себе комфорт и вместительность мини-вэна с возможностями грузовика. Даже в 9-местном исполнении объем багажного отделения – 1,5 м^3.

В планах компании «Пежо» к 2010 году стать лидером по развитию дилерской сети.



Ценовая лестница на «Пежо-Боксер» начинается с 797 тыс. руб. за базовый фургон L1H1 (в центре) и заканчивается 1,8 млн. руб. за роскошную VIP-версию L4H2 (слева).

На трассе «Боксер» тих, быстр и комфортен. Да и в городе на нем не чувствуешь себя слоном в посудной лавке: отличная обзорность, легкий и понятный руль.

В традиционном русском кулачном бою выявлялся сильнейший. «Боксер» не спасовал. Победа в схватке с российской дорогой – залог востребованности на нашем рынке. Что и подтверждает 122-процентный рост продаж коммерческого транспорта «Пежо» в 2008 году. Однако конкуренты не дремлют. А это значит, что снимать перчатки еще рано. **ЗР**



Передняя подвеска «Боксера» любит ровные дороги. На крупных неровностях ей не хватает энергоемкости.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	PEUGEOT BOXER			
	FT 330 L1H1	FT 335 L3H3	Combi 333 L2H2	FT 440 L4H2 (VIP)
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	4963	5998	5413	6363
ширина	2050	2050	2050	2050
высота	2254	2764	2524	2524
база	3000	4035	3450	4035
Грузовое отделение: длина/высота	2670/1662	3705/2172	3120/1932	4070/1932
Объем грузового отсека, м³	8	15	11,5	15
Полезная нагрузка, кг	980	1500	1240	1900
Полная масса, кг	3000	3500	3300	4000
Макс. скорость, км/ч	140	150	150	145
Запас топлива, л	90	90	120	90
Расход топлива л/100 км:				
загородный цикл	7,3	8,3	7,5	8,4
городской цикл	8,9	10,9	10,2	10,8
смешанный цикл	7,9	9,3	8,5	9,3
Двигатель				
Конфигурация/число клапанов	P4/16			
Рабочий объем, см³	2,2			
Мощность, кВт/ л.с.	100 при 2900	120 при 3500		
Крутящий момент, Н·м	250 при 1500	320 при 2000		
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	M5	M6		
Ходовая часть				
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/рессорная с поперечной балкой			
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые			



VIP-версия – царство кожи и полумрака, в салоне есть все для комфортного передвижения: DVD-плеер, разъемы для подключения ноутбука, холодильник и компактный бар. На ходу с богатым интерьером несколько диссонируют ощущения от работы задних двухлистовых рессор.

ЭКЗАМЕН В РЕГИОНЕ



Евгений МОРОЗОВ, директор СТО «Автолига», нижегородского дилера «Пежо»

На местном рынке «боксеры» противостоят «ИВЕКО-Дейли» и «Форду-Транзит», уже работающим на многих пассажирских маршрутах. Попав в жесткую конкурентную среду, модель пришлась по вкусу коммерсантам и локальным перевозчикам. С 2007 года продано 116 «боксеров», из которых более трех десятков трудится сейчас на маршрутных линиях Чебоксар. Транспортники подтверждают надежность автомобилей малым числом претензий. Из характерных неисправностей можно назвать лишь выход из строя клапана отработавших газов, замененного на всех автомобилях по отзыву.

Арифметка проходимости

Обновив семейство «Мерседес-Актрос», компания «Даймлер» вслед за магистральными тягачами представила новую гамму строительных машин. С двумя десятками тонн щебня в кузове по тесным улочкам маленьких городков, крутым горам Шварцвальда и аккуратному «бездорожью» полигона в Отигхайме проехал Юрий Нечетов. Фото автора и «Даймлер».

«Привет! Меня зовут Гельмут. Ты сам поведешь или сядешь справа?» Вопрос не праздный, ведь далеко не у всех «грузовых» журналистов есть соответствующие категории в правах, поэтому на дорогах общего пользования управлять тяжелыми машинами разрешают немногим. Жизнерадостно улыбаясь, демонстрируя уверенность и оптимизм, устраиваюсь за рулем, хотя по неискоренимой легковой привычке сперва робею перед таким монстром.

ЗДЕСЬ ВАМ НЕ РАВНИНА!

Мне повезло: на тестовый 80-километровый маршрут, проложенный по игрушечным немецким городкам и извилистым горным дорожкам, достался «небольшой» трехосный «Мерседес-Актрос 2646». А ведь на площадке стоят и четырехосники, и автопоезда с прицепами – то-то угловые бордюры во многих местах маршрута несут черные отметины от резины! Видно, мы тут не первые.

Двенадцатилитровый 456-сильный мотор обеспечивает полностью забалластированному самосвалу массой 26 т отличную тяговооруженность – легко набирая скорость даже на подъемах, мы то и дело утыкаемся носом в тихоходов. Запас мощности совсем не лишний, ведь с прицепом масса состава может достигать 40 т!

Автомобиль оснащен модернизированным 12-ступенчатым автоматом PowerShift Offroad. Пусть вас не смущает «внедорожное» название, его ставят и на такие заднеприводные машины, как эта. Коробка адаптирована для тяжелых условий работы, имеет режим раскачивания и автоматически увеличивает быстроту переключений в тяжелом грунте (для предотвращения увязания) и на подъемах. За последним следит датчик наклона, который также позволяет коробке точнее выбрать передачу для старта в гору (на горизонтальной площадке обычно включается третья передача). Верхняя из четырех (!) передач заднего хода стала более быстроходной – представьте, сколько иногда приходится пятиться самосвалу под погрузку или к месту разгрузки.

Широкий диапазон коробки позволил применить ведущие мосты с более «длинными» (пониженными) передаточными числами, что способствует экономии топлива на шоссе.

Хорош гидравлический ретардер «Фойт-R155», активизировать который можно как подрулевым переключателем, так и тормозной педалью – в последнем случае рабочие тормоза включатся, лишь если не хватит гидрозамедлителя. Впрочем, основное предназначение ретардера не продление жизни колодкам, а работа в горах, где он просто незаменим. Тормозного момента двигателя часто не хватает – катящаяся вниз махина легко раскручивает его до недопустимо высоких оборотов, что чревато соударением поршней и клапанов. А рабочие тормоза на длинном спуске греются и теряют эффективность.

Освоившись, все чаще подсказываю коробке нужную передачу коротким джойстиком на правом подлокотнике – в шоссейных режимах новинка порой так же задумчива, как и ее магистральный прототип. Гельмут одобрительно кивает: «Водитель грузовика должен просчитывать дорогу на сотню



метров вперед – автомат, даже самый умный, этого не умеет».

На финише расходомер показывает 46 л/100 км, а у коллеги на 32-тонном четырехоснике – 48 л/100 км. Следовательно, у меня на каждую тонну ушло 1,8 л топлива, а у него только 1,5 л: чем тяжелее машина, тем выше ее топливная эффективность.

КОЛЕСНАЯ ФОРМУЛА

Строительные «актросы» имеют огромное количество вариаций, что позволяет приспособить их для любого вида работ. Например, предлагается девять модификаций двух базовых силовых агрегатов: OM 501 LA (V6/11,9 л мощностью 320, 360, 408, 435, 456 или 476 л.с.) либо OM 502 LA (V8/15,9 л мощностью 510, 551 или 598 л.с.). Моторы используют технологию BlueTec с впрыском мочевины в отработавшие газы и удовлетворяют нормам Евро IV или Евро V.

Кроме того, возможны различные конфигурации в зависимости от количества и расположения осей, привода и кабины (ее выбирают из четырех типов). Сравнительно легкие и компактные двухосники используются, как правило, при ремонтах небольшого объема, в тесных городах, для работы с легкими грунтами и надстройками; их характеристики: полная масса 18–20 т, шесть размеров колесной базы в интервале 3600–5400 мм, мощность 320–551 л.с., привод задний или полный. В варианте седельного тягача с трехосным самосвальным полуприцепом автопоезд перевозит до 28 т груза; такая связка наиболее эффективна и имеет наилучшую весовую отдачу, но пригодна только на дорогах с твердым покрытием или (с полным приводом) на ровном укатанном грунте.

На стройках более популярны многоосники, например универсальные трехосные «актросы»: полная масса 25–33 т, девять (!) размеров колесной базы в интервале 2250–6000 мм, мощность 320–598 л.с. В зависимости от условий эксплуатации они различаются количеством и взаиморасположением управляемых, ведущих осей и «ленивца» (поддерживающая, неведущая ось, расположенная перед или позади ведущей). Кстати, последний может быть с односкатной или двускатной ошиновкой и даже управляемым! Вариант 6×2/2 с одной управляемой осью, одной ведущей и «ленивцем» предназначен для наиболее легких условий, а вот полноприводному 6×6/2 по силам и крутые уклоны, и рыхлые грунты. Кроме того, трехосники могут работать в составе автопоезда с прицепом или «под седлом», именно поэтому на них ставят самые мощные двигатели.

Четырехосные же модели полной массой 32–41 т с пятью размерами базы от 4200 до 5400 мм (у многоосников измеряют расстояние между первой осью и передней осью задней тележки) выступают только соло, поэтому располагают «лишь» 320–510 л.с., что, однако, не мешает им быть чемпионами по проходимости. У них обычно две управляемые передние оси и две, три или четыре ведущие – колесные формулы соответственно 8×4/4, 8×6/4 и 8×8/4.

Вездеходы оснащают прочными рессорными подвесками и не боящимися грязи барабанными тормозами. А вот на заднеприводные двух- и трехосные модификации можно заказать пневмоподвеску с автоматическим поддержанием уровня и переходом (достаточно одного нажатия кнопки!) на заранее установленную высоту, а также дисковые тормоза на переднюю ось. Любопытно, что вне зависимости от типа тормозов специальная система перераспределяет тормозные усилия по осям, добиваясь равномерного износа колодок, чтобы пореже обращаться в сервис для их замены.

НАМ БЫ ТАКОЕ «БЕЗДОРОЖЬЕ»!

Очень страшно отпустить педаль тормоза, когда 40-тонная четырехосная махина замерла на крутом подъеме, устремив нос в небо! Конечно, здесь не 110%, как на соседней трассе для «унимогов», но полсотни наберется. А это, для справки, 30 градусов – такой склон альпинисты считают опасным, поскольку упавший на нем человек самостоятельно остановиться не может и фактически обречен на гибель.



«Мерседес-Актрос 1832» 4×4: полная масса 18 т, мощность 320 л.с. У строительных машин задний противоподкатный брус сделан подъемным, бак защищен снизу, а нижняя передняя ступенька снабжена податливым резиновым креплением.

Под бампером установлена защита из 3-миллиметровой нержавеющей стали с откидной подножкой, сетки на фарах, прочные рифленые корпуса боковых зеркал.

Дополнительные боковые ступеньки и поручень на кабине позволяют водителю контролировать процесс загрузки кузова.

«Мерседес-Актрос 3351» 6×6: полная масса 33 т, мощность 510 л.с. При отпускании педали тормоз удерживает машину от скатывания еще секунду, что позволяет легко тронуться в подъем, в том числе и задним ходом.

НАША СПРАВКА



Новые строительные «актросы» представлял **Хубертус ТРОСКА** (Hubertus Troska) – исполнительный вице-президент концерна «Даймлер», начальник департамента реализации грузовиков в странах Европы и Латинской Америки, член совета директоров ОАО «КамАЗ». На предложение сфотографироваться у старого «Мерседеса-LO 2000» 1935 года он улыбнулся: «Вообще-то, у нас есть машины и поновее! Что касается нынешней ситуации, то «Мерседес» – это марка № 1 на рынках тяжелых грузовиков Западной Европы (29% всех продаж), Бразилии (30%), Турции (32%) и некоторых других. В то же время в быстро развивающейся России лидирует КамАЗ, так что решение о партнерстве вполне логично. Мы заинтересованы в широкой сбытовой и сервисной сети КамАЗа, партнеры – в наших передовых технологиях.

Сейчас мы обсуждаем 17 возможных проектов сотрудничества с КамАЗом – например, продажу наших машин через его дилерские центры, поставку мерседесовских кабин, совместную закупку оборудования, сырья и комплектующих у сторонних компаний (больше объемы – ниже цена!), изготовление в Набережных Челнах некоторых материалоемких деталей для «Даймлера». Даже в свете нынешнего кризиса, который, я полагаю, приведет к уменьшению продаж в сегменте на 30–50%, мы считаем приобретение акций КамАЗа не ошибкой, а, наоборот, дополнительной возможностью минимизировать потери и извлечь из сотрудничества максимум пользы».



«Мерседес-Актрос 4148» 8×8: полная масса 41 т, мощность 476 л.с. Для компенсации перегруза на неровностях специальная конструкция передней тележки поддерживает равную нагрузку на ее оси, но только при перепаде высоты под ними не более 100 мм.

Инструктор успокаивает: «Тормоза будут держать еще секунду, ты успеешь дать газ!». Мигом перебрасываю ногу на правую педаль и давлю так, будто хочу помочь «Актросу», – взревев полутысячей лошадиных сил, он уверенно, даже с разгоном взбирается на холм. Оказывается, все просто…

А вот грязь маленького и по-немецки аккуратного «внедорожного» полигона не впечатлила – у нас половина дорог такая. Притом что другая еще хуже… Однако я добросовестно включал пониженную передачу в раздатке, вертел удобным и логичным переключателем блокировок многочисленных дифференциалов – в отличие от многих конкурентов с жестким подключением передних мостов, на внедорожных «актросах» используют более сложную, но и более эффективную схему постоянного полного привода. Каждый щелчок активизирует последовательно следующую блокировку, начиная с межосевой и кончая передней межколесной.

Перемазав в грязи несколько новеньких самосвалов, уяснил, что стандартная 16-ступенчатая механическая коробка, хотя и управляется таким же джойстиком на правом подлокотнике, как и опционный автомат, требует более твердых навыков – не вовремя топнув по сцеплению, я позорно заглох на каком-то безобидном бугорке. Тем не менее Гельмут достаточно высоко оценил мои успехи: «Надоест писать статьи, вполне можешь работать на серьезных машинах!». **ЗР**

Пиктограмма на дисплее показывает состояние дифференциалов трансмиссии – их блокировками управляет удобный вращающийся переключатель. Рядом – переключатель раздаточной коробки.

Русские премьеры ИВЕКО

На выставке «Мир автомобиля-2009», прошедшей в Санкт-Петербурге, компания «ИВ-Сервис» представила несколько новинок этой марки. Прежде всего это, конечно, российская премьера обновленного «ИВЕКО-Траккер AD410T42H» с самосвальным кузовом «Кантони Дуне». Этот автомобиль с колесной формулой 8×4 оснащен двигателем «Курсор-13» мощностью 420 л.с.

Посетители выставки смогли также оценить тягач «ИВЕКО-Стралис AT4400S43 T/P» со столь же мощным двигателем и новые модификации популярного развозного «Дейли», украшенные «татуировкой» племени маори: она символизирует сотрудничество фирмы со сборной Новой Зеландии по регби.



Есть «Идея»!

Компания «Брайт отомотив» (США) представила в Вашингтоне первый в мире коммерческий автомобиль, пробегающий на галлоне топлива до 100 миль (это эквивалентно расходу 2,35 л/100 км). Фирма намерена с 2013 года выпускать до 50 000 таких грузовичков ежегодно. «Идея» (так назвали новинку) и в самом деле великолепная: перевозчики смогут сэкономить на перевозках легких грузов колоссальные деньги. Рецепт экономичности кроется в тщательно проработанной аэродинамике и гибридной концепции привода с подзарядкой батарей от сети. Машина проходит первые 48 км только на электротяге, что обходится в сумму чуть меньше доллара (по американским тарифам). А при ежедневном пробеге по городу в 80 км «Идея» истратит лишь 1,9 л бензина, отсюда и получаются фантастические цифры.



С комфортом и не спеша

Известная своими джипами и пикапами китайская фирма «Грейт Уолл» представила в Шанхае свой первый кемпер. Эта дача на колесах имеет длину почти 6 м, на ней можно путешествовать компанией до пяти человек. Правда, это плохо соотносится с допустимой полезной нагрузкой жилого помещения: всего 325 кг. А вот спокойно разглядеть пейзаж за окном в неспешной поездке точно удастся: 2,8-литровый дизель мощностью 95 л.с. разгоняет кемпер не быстрее 100 км/ч, а крейсерская скорость и того меньше.



Ярославская «шестерка»

Двигатели нового семейства ЯМЗ-530 получают прописку в ликинских и павловских автобусах. Сейчас успешно завершаются ходовые испытания новых моторов на автобусах ЛиАЗ-5256 и ПАЗ-3205. Эти двигатели разработаны в кооперации с австрийской фирмой AVL List и не только полностью выполняют требования нормативов Euro IV, но и могут быть без существенных переделок доведены до уровня требований Euro V и даже Euro VI. Новые дизели, по утверждению разработчиков, превосходят зарубежные и отечественные аналоги по мощности и крутящему моменту при более низком, чем у большинства конкурентов, расходе топлива и ценовом преимуществе в 20–30% даже по сравнению с «китайцами».



КОРОТКО

ОАО «КамАЗ» и индийская компания «Вектра Груп» подписали соглашение о строительстве в Хосуре близ Бангалора завода мощностью до 5000 грузовиков в год. У российской компании в этом СП будет контрольный пакет акций. Первые индийские «камазы» начнут сходить с конвейера уже в конце этого года.

«Группа ГАЗ» поставит 130 автобусов курганского завода КАвЗ-4235 в далекую Никарагуа. Там они будут обслуживать маршруты, соединяющие столицу с райцентрами. Эти 8-метровые автобусы, способные перевозить до 56 пассажиров, оснащены двигателем «Камминс» и механической коробкой передач фирмы ZF. Заказ чрезвычайно важен для предприятия: если не удастся выйти на уровень производства 600 автобусов в год, оно будет закрыто.



В Париже фирма «Рено тракс» представила новую версию «Рено-Премиум Ландер» с колесной формулой 8×2*6. В этой машине управляемыми являются шесть колес из восьми, что позволило уменьшить радиус разворота на 12,5% по сравнению с автомобилем 8×4. Кроме того, новинка стала на 10% экономичнее.

Кризис поставил крест на планах ГАЗа локализовать в Нижнем Новгороде производство легких грузовиков «LDV-Максус»: девальвация рубля сделала проект нерентабельным. Предприятие в Бирмингеме перешло от ГАЗа малайзийской компании Weststar. А перспективная «Газель 3» все равно будет создана к 2011 году, но уже своими силами.

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
200 000	ВАЗ-21054	161 400	163 400
	ВАЗ-21074	171 600	189 100
	ВАЗ-21041	185 000	188 000
	Daewoo Matiz	199 000	307 000
250 000	Chery Sweet (QQ)	202 460	255 840
	ВАЗ-2113 «Лада-Самара» хэтчбек	228 000	253 160
	ВАЗ-2114 «Лада-Самара» хэтчбек	240 300	276 520
	ВАЗ-1118 «Лада-Калина» седан	245 300	317 600
	ВАЗ-2115 «Лада-Самара» седан	246 500	284 020
	Geely MK	249 000	289 000
300 000	Daewoo Nexia	254 000	358 160
	ВАЗ-1119 «Калина» хэтчбек	254 400	361 000
	Lifan Breez седан	259 000	329 000
	ВАЗ-1117 «Калина» универсал	259 100	306 110
	ВАЗ-21214 «Лада 4×4»	264 400	300 090
	ВАЗ-2170 «Лада-Приора»-седан	272 900	359 170
	Lifan Breez хэтчбек	275 000	340 000
	Great Wall Peri	280 000	325 000
	ГАЗ-310221	280 000	–
	ВАЗ-2111 универсал	284 100	299 100
	Chery QQ6	284 580	323 000
	Renault Logan	286 000	374 500
	Chery Amulet	286 200	345 600
	ВАЗ-2112	293 300	296 900
	Chevrolet Lanos	294 400	332 400
	ВАЗ-2172 «Лада-Приора» хэтчбек	294 700	376 750
	FAW Vita	299 000	318 000
350 000	Chery Kimo (S12)	302 000	338 000
	ВАЗ-2131 «Лада 4×4»»	304 600	318 000
	FAW Vita хэтчбек	312 000	335 000
	Chevrolet Spark хэтчбек 5D	316 920	432 220
	ГАЗ-31105	319 500	336 100
	ТагАЗ Vortex Estina	319 900	459 900
	FIAT Panda	320 000	385 000
	Hyundai Getz 2009	322 000	514 000
	Hyundai Accent	329 700	517 191
	Ford Focus	345 000	619 000
	Skoda Fabia	349 000	548 000
	BYD F3	350 000	440 000
	Chery Fora	350 000	384 000
	FIAT Grande Punto 3D	350 000	625 000
400 000	Hyundai Verna	358 900	452 900
	UAZ Hunter	362 000	387 000
	ГАЗ-3102	362 300	378 900
	FIAT Albea	366 000	429 000
	Peugeot 107 3D	368 000	416 000
	Peugeot 206 седан	373 000	507 000
	BYD F3-R	373 900	393 900
	Hyundai Porter	375 000	533 885
	KIA Picanto	375 200	467 600
	Peugeot 107 5D	376 000	424 000
	Citroën Berlingo First	378 300	–
	KIA Spectra	379 000	392 000
	Geely Vision	380 000	425 000
	Peugeot 206 3D	383 000	478 300
	Suzuki Splash New	390 000	480 000
	Peugeot 206 5D	393 000	488 300
	Chevrolet Aveo хэтчбек 3D	393 360	540 670
	FIAT Doblo Cargo	399 000	460 000
450 000	Chevrolet Aveo седан	400 630	557 920
	Chevrolet Aveo хэтчбек 5D	403 360	551 120
	SEAT Ibiza	410 000	545 000
	Chevrolet Niva	412 000	549 000
	Peugeot Partner VU	413 000	423 500
	Citroën C2	416 600	551 200
	FIAT Grande Punto 5D	420 000	560 170

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
450 000	Citroën C3	421 000	472 500
	Renault Symbol	429 600	541 600
	Nissan Almera Classic	435 400	509 800
	KIA Rio	439 000	499 000
	Skoda Octavia Tour	439 000	625 000
	Renault Clio	441 000	569 100
	Chevrolet Rezzo	448 051	468 475
500 000	Renault Kangoo	451 200	619 600
	Volkswagen Polo	452 525	598 119
	UAZ Patriot	455 000	630 000
	Nissan Micra	455 500	550 200
	Skoda Fabia Combi	459 000	579 000
	Chevrolet Lacetti хэтчбек	459 720	655 920
	Opel Corsa 3D	461 600	811 000
	SEAT Cordoba	465 000	492 800
	Peugeot 207 3D	467 000	806 000
	ТагАЗ Tager	469 900	625 900
	ТагАЗ Road Partner	470 000	574 900
	Chevrolet Lacetti седан	470 950	667 650
	Opel Corsa 5D	471 600	656 200
	Ford Fiesta New	477 400	587 400
	Peugeot 207 5D	478 000	636 000
	KIA Cerato New	479 000	676 000
	Skoda Octavia Tour Combi	479 000	637 000
	Mazda 2	481 000	672 000
	Nissan Note	486 100	574 500
	Volga Siber	487 400	590 000
	KIA Cee'd 5D хэтчбек	487 492	641 324
	Great Wall SUV G5	489 000	519 000
	Suzuki Swift	490 000	599 500
	Ford Fusion	490 600	615 600
	FIAT Doblo Panorama	492 000	565 000
	KIA Pro Cee'd	494 000	629 500
	UAZ Pickup	495 000	–
	Volkswagen Caddy	497 300	972 200
	Hyundai Matrix	498 407	659 000
	Brilliance M2	499 000	570 000
	Chery Cross Eastar (B14)	499 000	559 000
	Renault Megane седан	499 100	727 100
	Mitsubishi Colt	499 363	655 000
550 000	KIA Cee'd Wagon	501 160	664 640
	Citroën C4 Coupé New	503 500	547 000
	Chery Tiggo	504 000	609 000
	Hyundai Sonata V	507 770	877 789
	KIA Cee'd 3D хэтчбек	507 860	637 840
	Citroën C4 хэтчбек New	508 000	556 000
	Opel Astra 5D	511 700	788 300
	FIAT Panda 4×4	515 000	–
	KIA Cee'd SW	518 044	644 810
	Suzuki SX4 седан	529 000	627 000
	Hyundai Elantra New	529 900	740 900
	Chevrolet Lacetti универсал	530 150	642 350
	Hyundai i30	530 900	715 900
	Mitsubishi Lancer X	539 000	834 030
	Skoda Octavia	539 000	840 000
	Hyundai Elantra 2009	539 900	749 900
	Citroën Berlingo New	540 300	645 100
	Skoda Roomster	545 000	735 000
600 000	Honda Jazz	551 650	604 750
	Renault Megane хэтчбек	554 500	666 000
	Opel Astra седан	556 700	688 300
	Peugeot Partner Tepee	570 000	653 000
	SEAT Leon New	570 000	805 000
	Volkswagen Golf	574 213	1 128 370
	Mitsubishi Lancer X Sportback	579 000	659 000
	Skoda Octavia Combi	579 000	839 000

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.* min	Цена, руб.* max
600 000	Nissan Tiida	579 800	660 350
	Opel Astra 3D	580 300	896 300
	Opel Vectra	582 000	1 180 000
	Opel Meriva	583 000	899 600
	Citroën Xsara Picasso	587 500	–
	SEAT Toledo	590 000	815 000
	Suzuki SX4 хэтчбек	590 000	745 000
	SEAT Altea	596 000	976 000
	KIA Magentis	598 980	782 560
	FIAT Ducato	599 000	715 000
	Ford Mondeo	599 000	1 144 500
	KIA Carens	599 000	737 000
	KIA Soul	599 000	699 000
	Peugeot 308 5D	599 000	848 700
650 000	Hyundai Elantra XD	610 679	634 051
	FIAT 500	615 000	670 500
	Suzuki Jimny	616 500	668 000
	Chevrolet Epica	618 500	849 800
	Mazda 3	625 000	880 000
	Volkswagen Golf Plus	628 825	957 016
	Volkswagen Jetta	630 963	794 237
	SsangYong Actyon Sports	631 000	828 000
	Mitsubishi Lancer STW	637 000	725 000
	Citroën C5 седан New	638 500	689 000
	Toyota Yaris	641 633	745 230
	Great Wall Hover	645 000	865 500
	Peugeot 308 SW	645 000	911 700
	SEAT Altea XL	649 000	879 000
	Ford C-MAX	649 200	952 200
	FIAT Sedici	650 000	680 000
700 000	Nissan NP300 пикап	656 000	–
	FIAT Bravo	665 000	749 050
	Citroën C4 Picasso	683 000	768 000
	Toyota Corolla	685 077	888 929
	Hyundai NF Sonata	687 000	1 090 000
	Hyundai Tucson 2009	689 900	1 075 000
	Volkswagen Passat седан	699 000	1 279 270
750 000	Subaru Impreza седан	702 600	986 100
	Opel Zafira	703 000	1 113 400
	Renault Scenic	704 100	867 500
	Honda Civic седан	713 700	884 500
	KIA Sportage New	718 200	942 200
	Renault Laguna хэтчбек New	723 500	1 037 500
	Peugeot 407	725 300	1 224 900
	Citroën C4 Grand Picasso	726 000	755 000
	Nissan Qashqai	726 000	931 000
	Toyota Auris	728 521	882 246
	Mazda 3 Flash Edition	742 000	801 000
	Honda Civic хэтчбек	744 650	853 300
	Mazda 5	745 000	1 062 000
	Suzuki Grand Vitara 3D New	745 000	970 000
	Renault Grand Scenic	747 900	901 300
	Opel Meriva OPC	749 000	–
800 000	Mazda BT-50	759 000	1 032 000
	FIAT Ducato Combi	760 000	780 000
	MINI One	765 500	1 031 381
	Opel Corsa OPC	766 500	–
	SsangYong Actyon	767 000	923 000
	Mitsubishi L200	769 000	1 079 000
	Nissan Qashqai+2	777 000	976 000
	Volkswagen Touran	777 461	1 127 845
	Citroën C5 универсал	783 000	828 000
	SsangYong Kyron	787 000	1 029 000
	Volvo C30	787 800	1 267 200
	Toyota Camry	790 000	1 513 854
	Volkswagen CrossGolf	795 846	864 997
	Peugeot Boxer	797 000	1 052 000
	Peugeot 207 CC	799 000	924 000

Ценовой диапазон, руб.	Марка, модель	Цена, руб.*	
		min	max
850 000	Mazda 6 седан	811 000	1 105 000
	Nissan Cabstar	820 000	1 166 000
	Mitsubishi Galant	822 600	971 640
	Opel Astra OPC	829 000	–
	Mazda 6 хэтчбек	831 000	1 103 000
	Renault Clio Sport	838 700	842 700
	KIA Sorento	839 990	1 149 990
	KIA Carnival	844 390	1 040 560
	Hyundai Coupe New	849 473	1 042 073
	Suzuki Grand Vitara 5D New	850 000	1 320 000
900 000	SAAB 9-3 Sport Combi	857 700	1 590 700
	Ford S-MAX	858 700	1 323 700
	Volvo S40	864 500	1 471 500
	Audi A3	866 100	1 644 800
	Opel Insignia	866 300	1 565 800
	Renault Laguna универсал New	876 800	1 000 000
	Dodge Caliber	885 000	1 026 000
	Mercedes-Benz A-Klasse 3D	885 400	1 200 600
	Toyota Avensis	888 929	1 323 369
	MINI Cooper	890 700	1 072 000
	Honda Accord	895 700	1 102 400
	SAAB 9-3 Sport седан	896 000	1 536 000
	Mitsubishi Outlander XL	899 000	1 290 900
	Skoda Superb New	899 000	1 549 000
950 000	Opel Astra TwinTop	901 600	1 071 600
	Volvo V50	902 300	1 525 100
	Chevrolet Captiva	903 700	1 169 900
	Nissan Teana	906 500	1 224 500
	BMW 1 Series 3D	911 000	1 550 500
	Mazda 6 универсал	912 000	1 032 000
	Renault Koleos	919 000	1 134 000
	Volkswagen Tiguan	926 415	1 196 243
	MINI Cooper Clubman	931 500	978 000
	Ford Galaxy	933 300	1 310 400
	SAAB 9-5 Sport Combi	934 000	1 100 000
	Volkswagen Scirocco	939 141	1 148 576
	FIAT Croma	940 000	1 050 000
	Mitsubishi Pajero Sport	941 400	1 079 000
	BMW 1 Series 5D	948 500	1 583 300
	Hyundai Santa Fe 2008	949 900	1 241 324
1 000 000	Mercedes-Benz A-Klasse 5D	952 000	1 182 200
	Ford Focus ST WRC	957 100	1 308 000
	Ford Escape	959 000	1 089 000
	Opel Zafira OP	962 000	–
	Toyota Corolla Verso	969 134	1 089 440
	KIA Opirus	971 768	1 052 972
	Alfa Romeo 147	976 789	1 122 644
	Mitsubishi Grandis	977 400	1 261 800
	Mitsubishi Outlander	978 840	1 290 900
	Renault Master	980 400	1 094 100
	Subaru Legacy	987 600	1 596 200
	Opel Antara	997 900	1 305 900
	Peugeot 308 CC	998 000	1 120 000
	SEAT Leon Cupra	999 200	1 050 000
	SAAB 9-5 седан	999 900	1 378 400
	SsangYong Rexton II	1 000 000	1 270 000
1 100 000	Citroën C-Crosser	1 015 000	1 052 000
	Dodge Avenger	1 020 000	1 149 000
	Hyundai County	1 026 000	–
	Chevrolet TrailBlazer	1 028 400	1 338 300
	SEAT Altea Freetrack	1 030 000	1 085 000
	Volkswagen Passat CC	1 043 460	1 880 185
	Hyundai Santa Fe 2009	1 044 500	1 365 500
	Honda CR-V	1 047 250	1 309 800
	Alfa Romeo MiTo	1 047 507	1 091 705
	Mazda MX-5	1 048 000	1 198 000
	Dodge Nitro	1 051 000	1 770 000
	Nissan X-Trail	1 057 500	1 236 500
	Subaru Forester	1 062 100	1 499 100
	Honda CR-V Mugen	1 064 250	1 309 800
	MINI Cooper S	1 072 000	1 456 328
	Chrysler Sebring	1 076 072	1 350 102
	Mercedes-Benz B-Klasse	1 083 000	1 311 000
	Ford Kuga	1 088 400	1 258 400
	MINI One Cabrio	1 088 926	–
	Dodge Journey New	1 089 000	1 539 000
1 200 000	Audi A4 универсал	1 111 500	1 850 000
	Volvo S60	1 115 900	1 449 900
	SsangYong Rodius	1 116 000	1 259 000
	Chrysler PT Cruiser Limited	1 116 174	1 316 685
	Nissan Navara	1 120 000	1 254 500
	Hyundai H-1 New	1 120 790	1 270 500
	MINI Cooper Cabrio	1 123 500	1 389 930
	Peugeot 4007	1 135 000	1 273 000
	Peugeot 407 Coupé	1 135 900	1 487 200
	Honda Civic Type-R	1 146 800	1 210 850
	Hyundai Grandeur	1 148 003	1 456 500
	Subaru Impreza WRX	1 159 000	–
	MINI Cooper S Clubman	1 163 400	–
	Opel Vectra OPC	1 165 900	–
	Jeep Compass Sport	1 166 302	1 430 308
	Audi A4 седан	1 181 500	1 920 000
	MINI Cooper Cabrio Pepper	1 181 884	1 270 414
	SAAB 9-3 Convertible	1 189 000	1 419 000
1 300 000	Alfa Romeo GT	1 202 202	1 825 402
	Cadillac CTS	1 206 300	1 423 900
	Toyota RAV4	1 213 088	1 477 093
	Subaru Outback	1 241 900	1 648 700
	Dodge Caliber SRT4	1 251 000	1 397 000
	Ford Explorer	1 269 000	1 554 500
	BMW 3 Series седан	1 275 400	2 479 700
	Renault Espace	1 299 800	1 405 800
1 400 000	MINI Cooper Cabrio Chili	1 301 400	1 389 930
	MINI Cooper S Chili	1 310 253	1 398 783
	Chrysler Sebring Cabrio	1 311 000	1 734 414
	Mitsubishi Pajero Sport New	1 319 000	1 479 000
	Toyota Hiace	1 350 103	–
	Mitsubishi Pajero IV 3D	1 357 000	1 743 000
	BMW 1 Series кабриолет	1 360 238	2 050 200
	Land Rover Defender	1 370 000	1 475 000
	Jeep Compass Limited	1 370 154	1 403 573
	Mazda RX-8	1 379 000	1 535 000
	Alfa Romeo 159	1 383 416	2 046 395
1 500 000	Jeep Liberty	1 403 573	1 650 000
	Mazda CX-7	1 409 000	1 527 000
	Land Rover Freelander 2	1 413 000	1 945 000
	Nissan Pathfinder	1 424 000	1 751 500
	Volvo V70	1 425 400	1 774 100
	Alfa Romeo 159 SW Sportwagon	1 427 614	2 086 174
	Renault Vel Satis	1 432 600	1 921 000
	Mercedes-Benz C-Klasse седан	1 435 000	3 555 000
	Honda Pilot	1 481 600	1 737 600
	Mitsubishi Pajero IV	1 484 000	1 899 000
1 600 000	Chrysler 300C	1 507 169	2 112 042
	Audi TT Coupe	1 513 400	2 298 200
	Volkswagen Caravelle	1 515 500	2 273 834
	BMW 3 Series универсал	1 527 000	2 592 300
	Volvo S80	1 528 400	2 607 700
	Audi A5	1 583 200	2 667 400
	Audi A6 седан	1 587 200	3 740 500
	Hyundai ix55	1 592 500	1 729 000
1 700 000	Audi Q5	1 618 300	2 207 700
	Volvo XC60	1 635 400	1 999 900
	Cadillac SRX	1 636 209	2 063 900
	Honda Legend	1 640 000	2 168 250
	Volkswagen Touareg	1 652 432	4 214 884
	Audi A6 универсал	1 664 200	3 817 500
	Volvo XC70	1 668 500	1 999 900
	Volvo C70	1 698 200	1 968 400
1 800 000	Subaru Tribeca 5 мест	1 712 000	1 798 300
	Cadillac STS	1 718 685	2 038 410
	Lexus IS 250	1 731 242	2 069 453
	Hyundai Genesis	1 744 000	1 943 500
	Nissan Murano New	1 752 000	1 902 000
	Jeep Wrangler	1 767 833	2 108 700
	Chevrolet Tahoe	1 781 600	1 936 000
1 900 000	BMW X3	1 815 300	2 650 400
	Citroën C6	1 817 000	2 085 000
	BMW 5 Series седан	1 818 300	3 383 600
	Land Rover Discovery 3	1 843 000	2 385 000
	Mercedes-Benz C-Klasse универсал	1 845 930	2 365 780
	Alfa Romeo Brera	1 860 761	2 324 846
	Volvo XC90	1 884 900	2 906 100
	Mazda CX-9	1 887 000	–
2 000 000	Mercedes-Benz E-Klasse седан	1 922 000	4 577 138
	Alfa Romeo Spider	1 927 059	2 404 404
	Jeep Cherokee New	1 929 135	–
	Mercedes-Benz GLK-Klasse	1 965 420	2 631 200
	Volkswagen California	1 965 900	2 285 300
	BMW 3 Series кабриолет	1 977 800	2 874 200
2 500 000	Toyota Land Cruiser Prado	2 028 497	2 265 768
	Jeep Wrangler Unlimited	2 030 000	2 205 000
	Nissan Patrol	2 055 500	2 434 500
	FAW J5P 6×4	2 100 000	2 300 000
	Mercedes-Benz SLK-Klasse	2 255 594	3 278 098
	Audi A6 Allroad quattro	2 416 900	3 123 200
	Volkswagen Phaeton	2 421 650	4 473 679
	Jeep Commander	2 482 987	2 653 200
3 000 000	Jeep Grand Cherokee	2 583 242	3 787 300
	Cadillac Escalade	2 596 950	2 848 815
	Lexus RX 350	2 601 886	2 960 189
	Audi Q7	2 618 000	5 214 900
	Range Rover Sport	2 629 000	3 391 000
	Mercedes-Benz M-Klasse	2 644 800	9 678 906
	Audi A8	2 894 600	5 095 400

**Для базовой комплектации.*

Комментарий ЗР

За предыдущий месяц производители еще подняли цены на новые авто, подстегнув и без того активизировавшиеся сезонные продажи вторичного рынка. В числе прочих существенно подорожала продукция «Дженерал моторс», АВТОВАЗа, а также французские марки. Бренды, имеющие заводы в России, держат довольно стабильные цены с незначительным движением вверх. «Шкода» и ФИАТ еще минимум на месяц заморозили цены на уровне начала года. Почти все марки предлагают покупателю краткосрочные скидочные акции и специальные программы, однако общая тенденция падения продаж продолжается. Первый квартал производители закончили с минусом в 40%.

Стратегия самых быстрых

Одерживая победу за победой, команда «Браун GP» отнюдь не уверена, что титул в ее руках. Чего опасается удачливый дебютант чемпионата мира, объясняет Сергей Зиновьев.



Год назад заявление о том, что в следующем сезоне корону будут делить команды «Браун», «Ред Булл» и «Тойота», вызвало бы у болельщиков «Феррари» и «МакЛарена» дружный смех – настолько невероятной казалась такая ситуация. Тем паче что команды «Браун» тогда не было даже в проекте. Да и теперь, после четырехэтапной азиатской кампании, глаз не совсем привык к тому, что с первых позиций стартуют Дженсон Баттон, Себастьян Феттель да Ярно Трулли.

Почти нет сомнений, что «Феррари» сезон провалила: три очка в четырех гонках – показатель, типичный для аутсайдеров. «Мак-Ларен» своим поклонникам оставил шанс на более-менее удачный исход сезона – машина не выглядит безнадежной и Льюис Хамильтон без побед, скорее всего, не останется. Но в любом случае перемены просто колоссальные, и они проливают свет на некоторые проблемы и секреты современной формулы 1.

МОТОР НИЧЕГО НЕ РЕШАЕТ

В 2010-м грядет переход на одинаковые моторы «Косворт» (и два унифицированных варианта трансмиссий), задуманный с целью сокращения расходов. Те, кто не доверяет надежности «Косворта», могут строить идентичный двигатель самостоятельно – по предоставленным чертежам. Год назад команды-лидеры категорически возражали, «Феррари» даже грозила уходом из чемпионата: «Это лишит наш спорт должной мотивации и смысла – ведь он базируется на спортивной и технологической конкуренции».

Многие десятилетия считалось, что выдающиеся показатели мощности и крутящего момента если не гарантия, то основа успеха в чемпионате мира. Инженеры упорно совершенствовали моторы, бились за каждый киловатт. И наращивали бы мощность и обороты дальше, если бы не прямой запрет на разработку и какую-либо доработку. Нехватка по сравнению с конкурентами полусотни лошадиных сил, казалось, обрекает команду на бесславное прозябание. И не-



Победа в Китае, подиум в Бахрейне – и по результатам опросов болельщики признают Себастьяна Феттеля одним из претендентов на титул.



«Рено», поставляющая «Ред Буллу» моторы, не в состоянии угнаться за клиентом. Но, по крайней мере, стало ясно, что не мотор причина слабых результатов.

взрачные выступления «Рено» и «Хонды» вроде бы это подтверждали.

Сезон-2009 перевернул представления о значимости двигателей. «Рено» поставляет моторы для «Ред Булла» – и проигрывает «Ред Буллу» секунду с круга. «Брауны» и «мак-ларены» оснащены абсолютно одинаковыми «мерседесами», но какова разница в скорости! Вывод: самые мощные моторы бессильны вытянуть на подиум машину, у которой нелады с аэродинамикой и/или общим балансом.

У «БМВ Заубер» силовой агрегат, по слухам, был и остается одним из лучших. Где же череда побед? Но еще более яркий пример – весенняя «Феррари». Год назад Фелипе Масса едва не стал чемпионом, а в апрельских гонках был просто беспомощным, хотя двигатель остался прежний. Может, и правда пришло время всем поставить одинаковые…

ЗАЧЕМ ВНЕДРИЛИ KERS

Официальная версия: система рекуперации кинетической энергии нужна, чтобы гонки стали более зрелищными. Кратковременное увеличение мощности упростит обгоны, а именно их жаждут зрители. Побочный эффект, о котором много говорил президент ФИА Макс Мосли, – рождение в формуле 1 новых технологий, которые затем перекочуют на серийные автомобили. В частности, он ждет, что команды изобретут батареи нового поколения – более емкие и при этом менее тяжелые.

У литий-ионных батарей, применяемых сегодня, есть большой недостаток – склонность к перегреву, тогда как нежелателен даже просто нагрев. Отчасти из-за этого лишь немногие команды решились использовать KERS, хотя разработкой занимались все. Но главная причина массового скептицизма – от новинки нет ощутимой пользы. «Браун» и «Ред Булл» чудесно побеждают без всяких KERS. В Малайзии, где гонка шла под дождем, обгоны исчислялись десятками, хотя всего три машины ехали с KERS на борту. В засушливом Бахрейне те, у кого система была установлена, использовали ее



Подиумы сезона-2009 повергают в отчаяние поклонников «Мак-Ларена» и «Феррари», а они, как известно, составляют больше половины аудитории формулы 1.

отнюдь не для обгонов – для отражения атак! Немудрено, что большинство команд негативно относится к самой идее KERS. И даже «БМВ Заубер» (она с самого начала голосовала «за», а остальные были против) использует ее не в каждой гонке.

«Великий смысл» KERS, таким образом, неясен – особенно в этом году, когда чемпионат сам по себе идет по непредсказуемому сценарию. И в суждениях Макса Мосли, возможно, кроется противоречие. Он обвиняет команды в неразумных тратах и призывает к уменьшению расходов: «Дюжину моторов в год убивают только на испытаниях трансмиссии, а потом жалуются, что на создание KERS нет денег!». Но забывает, что в годину кризиса многие команды сократили не только объемы работ, но и персонал.

КТО ПОБЕДИТ?

Не торопитесь выкрикнуть: «Дженсон Баттон!» Все не столь очевидно.

Да, «Браун» выиграла три гонки из первых четырех, но дальше ей будет не так легко. Прежде всего, из-за скромного бюджета команда вынужденно затягивает пояс: после первой победы объявили, что из 700 работников свое место сохранят лишь 430. Разумеется, это скажется на темпе и глубине модернизации машины по ходу сезона – процесс наверняка пойдет медленнее, чем у богатых команд. А во-вторых, явный лидер порождает у соперников особую мотивацию.

Об этом беспокоится и сам Баттон: «Почти все конкуренты на первой европейской гонке представят машины с новой аэродинамикой. Сейчас наши главные соперники – «Ред Булл» и «Тойота». Но я даже примерно не знаю, и, думаю, сейчас этого никто не знает, каков будет расклад сил к лету. Чемпионат длинный, поэтому наша стратегия – завоевать как можно больше очков, пока мы самые быстрые». ЗР

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ 1

2-й этап, Гран-при Малайзии	
1. Дж. Баттон (Великобритания, «Браун-Мерседес»)	0:55.30,622
2. Н. Хайдфельд (Германия, «БМВ Заубер»)	0.22,7
3. Т. Глок (Германия, «Тойота»)	0.23,5
4. Я. Трулли (Италия, «Тойота»)	0.46,1
5. Р. Баррикелло (Бразилия, «Браун-Мерседес»)	0.47,3
6. М. Уэббер (Австралия, «Ред Булл-Рено»)	0.52,3
7. Л. Хамильтон (Великобритания, «Мак-Ларен-Мерседес»)	1.00,7
8. Н. Росберг (Германия, «Вильямс-Тойота»)	1.11,5
3-й этап, Гран-при Китая	
1. С. Феттель (Германия, «Ред Булл-Рено»)	1:57.43,485
2. М. Уэббер	0.10,9
3. Дж. Баттон	0.44,9
4. Р. Баррикелло	1.03,7
5. Х. Ковалайнен (Финляндия, «Мак-Ларен-Мерседес»)	1.05,1
6. Л. Хамильтон	1.11,8
7. Т. Глок	1.14,4
8. С. Буэми (Швейцария, «Торо Россо-Феррари»)	1.16,4
4-й этап, Гран-при Бахрейна	
1. Дж. Баттон	1:31.48,182
2. С. Феттель	0.07,1
3. Я. Трулли	0.09,1
4. Л. Хамильтон	0.22,0
5. Р. Баррикелло	0.37,7
6. К. Райкконен (Финляндия, «Феррари»)	0.42,0
7. Т. Глок	0.42,8
8. Ф. Алонсо (Испания, «Рено»)	0.52,7
После 4 этапов	
Пилоты	
1. Дж. Баттон	31
2. Р. Баррикелло	19
3. С. Феттель	18
4. Я. Трулли	14,5
5. Т. Глок	12
6. М. Уэббер	9,5
Команды	
1. «Браун»	50
2. «Ред Булл»	27,5
3. «Тойота»	26,5
4. «Мак-Ларен»	13
5. «Рено»	5
6. «БМВ Заубер»	4





Действующий чемпион в предсказаниях крайне осторожен: «Инженеры готовят много новинок, но вряд ли нам удастся быстро набрать нужную форму».

«БМВ Заубер» – один из главных неудачников на старте чемпионата. Может быть, потому, что команда зимой слишком много времени уделила разработке KERS?

Наша интрига

Мировое первенство по ралли только подходит к экватору, а корреспондент ЗР Вадим Крючков, побывавший на этапе в Португалии, уже готов назвать чемпиона. Фото автора.

ПОРА НАЗВАТЬ ЧЕМПИОНА?

Конечно, прогнозы в спорте, а тем более в автомобильном, штука неблагодарная. Но в случае с WRC есть кандидатура, на которую можно смело делать ставки, не боясь ошибиться. Себастьен Лоэб силен, очень силен. И достойного соперника у французского пилота, выступающего на французской машине, пока нет. При том что сценарий действий Себа почти на всех этапах предсказуем. День первый он дает соперникам возможность лидировать, причем, как они ни стараются, отрыв остается небольшим. День второй Лоэб использует для восстановления статус-кво. Те конкуренты, что еще не разбили автомобили в попытках прыгнуть выше головы, к моменту дневного технического обслуживания оказываются в роли догоняющих. Третий день Себастьен весьма успешно играет на удержание счета. Простой вроде бы рецепт, но оттого, что он всем известен, ситуация не меняется.

Делаются ли попытки вернуть чемпионату интригу? Конечно! В этом году Петер Сольберг сменил «Субару» на видавший виды «Ситроен-Ксара» и словно обрел второе дыхание. Будучи уже не заводским пилотом, а представителем частной команды, буквально наступает на пятки почти всем заводским гонщикам, но только не Лоэбу. Еще одна попытка – старт на ралли Португалии знаменитого Маркуса Гронхольма. Пусть это не полноценное возвращение в чемпионат, а одиночный выезд, цель-то одна – дать бой французу. Выстрел из орудия столь крупного калибра оказался холостым. Маркус, как и подобает легенде автоспорта, поднажал и навязал борьбу... Петеру Сольбергу. Ее развязка – разбитая «Субару» Маркуса и четвертое итоговое место Соль-

СИЛЬНО СКАЗАНО



Этап чемпионата мира в Португалии посетил президент Международной автомобильной федерации (FIA) **Макс МОСЛИ**. Его комментарий: «Себастьен Лоэб считает, будто автомобили Super 2000, призванные сменить WRC, слишком медленные? Думаю, профессионалы, предпочитающие скорость настолько, что не захотят выступать в Super 2000, смогут попробовать свои силы в таких быстрых сериях, как формула 1, GP2 или Кубок мира по ралли-рейдам».



Дабы заручиться поддержкой местных болельщиков, Хирвонен выступал с португальским флагом.

На десерт – параллельная гонка раллийных автомобилей прошлых лет. Победил многократный чемпион Португалии Жоаким Сантос на «Форде-Эскорт RS» (он на дальней дорожке).



берга. «Частник» Петер пропустил вперед только заводских: два «ситроена» и «форд». А первые две строчки протокола знакомы до зевоты: победил Лоэб, вторым финишировал лидер команды «Форд» Микко Хирвонен. Такой вариант расположения претендентов на подиуме после четырех этапов чемпионата повторился уже трижды! Сокрушительный удар по интриге. Причем не единственный. Вот эпизод из тех, что обычно остаются за кадром. Конец первого дня португальского ралли. Лоэб отстает от лидирующего в тот момент Хирвонена на 18 секунд. И что, как вы думаете, делает в этот момент пятикратный чемпион мира в командном шатре? Расслабленно потягивает пиво! Всего одна бутылочка, конечно, не нарушение спортивного режима. Спокойствие удава в вольере с кроликами – одна из составляющих того психологического перевеса, который, скорее всего, принесет в этом году Лоэбу шестой титул.



Скорое будущее мирового ралли. Патрик Санделл учит ездить «Шкоду» группы Super 2000.



На трассе Евгений Новиков – наш пилот в команде «Ситроен».

Лидер второго дня соревнований в группе N4 – автомобиль российской команды «Успенский Ралли Техника».



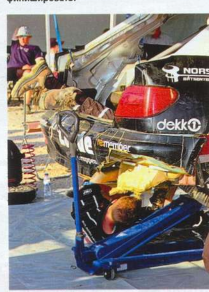


Шейх, меняющий колесо? Такое можно увидеть только на ралли. Позирует Халид аль-Кассими.

«Сузуки-Свифт» под управлением поляка Михала Косцюшко победил в зачетной группе S-1600.



Механики Петера Сольберга сделали все возможное, чтобы старенькая «Ксара» смогла финишировать.



БОЛЕЕМ КАК НИКОГДА!

К счастью, для российских поклонников ралли интрига не ограничивается борьбой за титул. Еще бы, в нынешнем сезоне в чемпионате выступают наш пилот и наша команда. Молодой гонщик Евгений Новиков стартует в составе «юниор тим» заводской (!) команды «Ситроен». Скорости ему не занимать – на спецучастках Евгений стабильно попадает в восьмерку абсолютного зачета. А вот заработать очки на финише ралли пока не удается. Нехватка опыта, неумение распределить силы на всю гонку или банальное невезение? «На мой взгляд, лучше рисковать и ехать быстро, чем прослыть осторожным середнячком, – говорит Евгений. – Конечно, когда мчишь в полную силу, вероятность ошибки больше. Но, повторю, я не понимаю тех, кто планирует одолеть целый этап, ни разу не показав достойного результата на спецучастках». На этот раз Новиков был и быстр, и надежен. Увы, поломка рулевого управления перед самым финишем ралли вновь помешала ему заработать зачетные очки.

Еще более драматично сложилась гонка для нашего экипажа в категории «Продакшн», или, иначе, группе N4. Здесь цвета российского флага защищает не отдельный пилот, а целая команда. На автомобиле «Субару», подготовленном отечественным производителем «Успенский Ралли Техника», выступает шведский дуэт Патрик Флодин – Горан Бергстен. Патрик хотя и молодой, но опытный и титулованный пилот. В его копилке победы на этапах мирового первенства и звание чемпиона Швеции. Экипаж в числе лидеров класса. Автомобиль с логотипом УРТ на бортах сошел в конце второго дня соревнований. Самое обидное, что к тому моменту экипаж российской команды был первым в классе и одиннадцатым в абсолютном зачете. И в данном случае виновата не техника. Ошибся пилот.

Вот так и получается, что у российских болельщиков на чемпионате мира по ралли, как говорится, своя свадьба. И уж на ней не до прогнозов. Таких шансов на успех мы не получали со времен раллийной сборной СССР. Перспективы есть, и в них надо верить. При самом благоприятном раскладе мы сможем гордиться высоким местом Евгения Новикова в абсолютном зачете и победами экипажа УРТ на этапах в зачете «Продакшн». ЗР



Евгений Новиков: «Предпочитаю рисковать, но ехать быстро».

Высший пилотаж – еще один десерт для зрителей. Самолет пролетел под козырьком стадиона, где проходила параллельная гонка.





Патрик Флодин – шведский пилот российской команды.



К бою готов!

Заводской команды «Ниссан» не было в высшем дивизионе чемпионата FIA GT с 1998 года. В 2010-м соревнования должны получить статус мирового первенства, и японский производитель возвращается в большой спорт.

«Ниссан GT-R» подготовили в NISMO, спортивном подразделении «Ниссан», а разместится он в боксах британской команды Gigawave MotorSport. В нынешнем сезоне GT-R стартует в четырех этапах вне зачета. «Возможно, Gigawave MotorSport не самый опытный партнер, но это молодые и целеустремленные ребята, – говорит глава NISMO Юичи Санада. – В этом сезоне мы совершенствуем технику, присматриваемся к соперникам, чтобы в следующем конкурировать на равных».

Жаль, от фирменной полноприводной трансмиссии GT-R пришлось отказаться: технические требования допускают только задний привод. Любопытно, что модель GT-R еще в прошлом году пришла на смену Fairlady Z (350Z) в японском чемпионате SuperGT. По начинке она, по сути, идентична болиду мирового первенства: двигатель V8 и задний привод. Версия GT-R для чемпионата мира на 150 кг тяжелее, оснащена 5,6-литровым мотором мощностью 600 л.с., который работает в паре с 6-ступенчатой коробкой передач Ricardo.

Первые официальные тесты на трассе «Поль Рикар» во Франции. К победам «Ниссан GT-R» поведут британский пилот Дарен Тёрнер и немец Михаэль Крумм.

Новый статус обязывает организаторов проводить гонки и за пределами Европы. Один из этапов FIA GT грядущего сезона запланирован в Москве на строящемся кольце «Евразия-Автодром-Домодедово». Так что у российских поклонников автоспорта есть шанс понаблюдать за успехами GT-R воочию. ЗР

НАША СПРАВКА

Чемпионат автомобилей «Гран Туризмо», FIA GT, с 1997 года проводит организация Stéphane Ratel Organisation (SRO) под эгидой Международной автомобильной федерации – FIA. Для привлечения новых участников в «высшие» категории гоночной серии пересмотрен регламент 2010 года. Изменения снизят финансовую нагрузку на разработчиков, ограничат степень вмешательства в конструкцию базового автомобиля, уравняют шансы заводских и частных команд. В GT1 допустят максимум 24 автомобиля шести марок, строго по два автомобиля на команду (две команды для каждой марки). Это могут быть адаптированные болиды категорий GT2 и GT3. Лимит участников обусловлен расходами на транспортировку, которые лягут на плечи организаторов серии.

Фонд SRO, выделенный для поддержки команд, в 2009 году составил миллион евро. Из них на каждый из 24 автомобилей приходится по 25 тысяч евро «компенсации» в конце сезона (при условии выхода на старт каждого этапа). Еще 250 тысяч выделено на техническую поддержку команд, присоединившихся к GT3 в этом году. Оставшиеся 150 тысяч евро вместе с 40 комплектами шин на следующий сезон – приз «Мишлен Трофи», который достанется лучшему по итогам сезона пилоту GT3, выступавшему на шинах «Мишлен».

КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ

5–6 июня Кубок России, «Белые ночи», Лахденпохья

19–21 июня традиционная гонка, Хабаровск

26–27 июня Кубок России, «Псков»

КРОСС, РАЛЛИ-КРОСС

5–7 июня чемпионат России (грузовики, багги), Истра Московской обл.

6–7 июня чемпионат России (легковые), Тольятти

13–14 июня чемпионат России (грузовики, багги), Красный Смоленской обл.

13–14 июня Кубок России (легковые), Братск

20–21 июня Кубок России (легковые), Омск

27–28 июня чемпионат России (легковые, багги), Дмитров

27–28 июня Кубок России (грузовики), Курган

ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА

5–7 июня Кубок России по картингу, Ульяновск

13–14 июня чемпионат России по джип-триалу, Тверская обл.

18–21 июня чемпионат России по трофи-рейдам, Ярославская обл.

20–21 июня Кубок России по картингу, Курск

26–27 июня Кубок России по ралли-рейдам, баха «Партизан», Владимирская обл.

26–28 июня чемпионат России по картингу, Минск

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

4-й этап, ралли Португалии

1. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-С4»)	3:53.13
2. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фокус»)	0.24
3. Д. Сордо (Испания, «Ситроен-С4»)	1.45
4. П. Сольберг (Норвегия, «Ситроен-Ксара»)	2.44
5. Х. Сольберг (Норвегия, «Форд-Фокус»)	5.46
6. М. Остберг (Норвегия, «Субару-Импреза»)	6.20
7. Ф. Виллагра (Аргентина, «Форд-Фокус»)	12.59
8. Х. аль-Кассими (ОАЭ, «Форд-Фокус»)	18.21

После четырех этапов

Пилоты

1. С. Лоэб	40
2. М. Хирвонен	30
3. Д. Сордо	23
4. П. Сольберг	14
5. Х. Сольберг	14
6. Я.-М. Латвала	6

Команды

1. «Ситроен»	64
2. «Форд»	40
3. «М-Спорт Форд»	27
4. «Ситроен Юниор»	11
5. «Мунчиз Форд»	7

СЕРИЯ A1 GRAND PRIX

После 7 этапов

1. Швейцария (Н. Яни)	88
2. Ирландия (А. Кэрролл)	86
3. Португалия (Ф. Альбукерке)	82
4. Голландия (Р. Доорнбос)	66
5. Франция (Н. Прост)	46
6. Малайзия (Ф. Фаузи)	43

Долго запрягал



Виталий Петров сильно провел концовку зимней серии GP2: два подиума на этапе в Катаре и победа в одном из заездов в Малайзии, на трассе «Сепанг». За этап до финиша турнира россиянин поднялся с низа турнирной таблицы на третью позицию, уступая лишь японцу Камуи Кобаяши и итальянцу Давиду Вальсекки.

Серия состояла из шести этапов, сплошь в теплых странах, где не бывает снега. Все команды регулярной летней серии GP2 сочли полезным заявить своих пилотов – как опытных, так и новобранцев. Новичков, как обычно, было много, а в сумме в шести гонках отметилось более 40 гонщиков. Остается лишь сожалеть, что Петров далеко не лучшим образом выступил на трех стартовых гонках – мог ведь добиться большего.

Виталий по-прежнему в составе испанской команды «Барва Кампос Интернешнл» и готовится теперь к летней кампании. Его партнером, похоже, останется бразилец Лукас ди Грасси, двукратный призер GP2.

Куда поедет «кольцо»?

По давней традиции в канун старта сезона календарь российских кольцевых гонок выглядит крайне невнятно. У серии НГСА расписание этапов по состоянию на апрель вообще отсутствует. Серия RTCC заявила семь гонок, однако все вызывают сомнения. Этапы в Курске и столичных Лужниках, например, всегда зависят от сиюминутных настроений властей. Трассы в Дорогобуже и Домодедово еще не построены. Красноярск – точка надежная, но далеко не все команды, а почти у всех нынче финансовые затруднения, готовы ехать за Урал. Кубок «Хонды-Сивик» включает гонки в «сомнительных» Дорогобуже и Курске, а еще в Казани, где трассу никак не достроят.

Мэр Тольятти подтвердил готовность принять этап чемпионата России (в августе), но в Тольятти, как известно, нет трассы, ее предстоит проложить. Ситуация с подмосковным автодромом «Мячково» туманна. За месяц до объявленной даты начала чемпионата России (30–31 мая, Мячково) никто ничего толком не знает. Доподлинно известно лишь, что 7 июня на красноярском «Красном кольце» пройдет этап чемпионата Сибири и Дальнего Востока.



Весеннее обострение



Осенью и зимой в серии A1 все шло к тому, что действующий чемпион – команда Швейцарии – утратит корону. Доселе не было случая, чтобы кто-то выиграл два раза подряд. Однако Нил Яни (именно он защищал год назад и защищает сейчас интересы Швейцарии) после довольно вялого начала набрал хорошую форму и стал выигрывать гонки. Перелом произошел на этапе в ЮАР, где Яни выступил лучше, чем Адам Кэрролл, и Швейцария наконец вырвалась вперед!

В португальском Алгарве Нил Яни отпраздновал очередную победу в одном из заездов (на фото). Однако Кэрролл выступил здесь стабильно и проиграл швейцарцу всего одно очко по сумме заездов. А больше всех на своем поле набрал португалец Филипе Альбукерке. И теперь на двух оставшихся этапах A1 грядет великая битва: Швейцария, Ирландия и Португалия оспорят призовые места четвертого сезона неофициального гоночного Кубка наций.



К пределам возможного

Первое Московское Тюнинг-Шоу посетил Вадим Никишев. Свои впечатления он иллюстрирует фотографиями Константина Васильева.

Главную профильную выставку страны – «Спорт. Мотор. Тюнинг» – подкосили финансовые неурядицы. А Московское Тюнинг-Шоу состоялось, хотя сроки перенесли с февраля на середину весны и объединили с Moscow Dream Car Show. Еще до официальной церемонии открытия знакомство с экспозицией выявило серьезный крен в сторону дорогого тюнинга. На стендах теснились доработанные ателье Gemballa «Порше-Кайенн», БМВ-X5 от LUMMA Design, тюнингованные «Мерседес-Бенц», «Астон-Мартин», «Бентли» – в общем, все проекты, которые в нашей рубрике «На гребне моды» появляются под ироничными заголовками вроде «Феррари» не для бедных». «Феррари» там, кстати, тоже присутствовал – матово-серый F430. Невольно вспомнился анекдот: "Папа, а нас кризис коснется?" – «Нет, сынок, он только олигархов коснется…»

– Мы, естественно, знаем о судьбе выставки «Спорт. Мотор. Тюнинг». На наш взгляд, ее ошибка в отсутствии четкого формата, – объяснил специфику нового автомобильного шоу коммерческий директор RTE-Group Михаил Александров. – Когда рядом с «Порше», который вдвое дороже серийного, стоит гаражная поделка, это отталкивает солидных людей. А ведь успех выставки зависит от количества не любопытствующих, а платежеспособных

Недорогой способ позолотить – оклеить пленкой. На глазах посетителей таким способом переодели в «карбон» «Ниссан-350Z» менее чем за два часа, что достойно Книги рекордов Гиннеса.



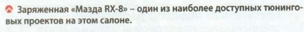
«Русская борзая» от Kesselman Motorsport в очередной раз заняла место на стенде «Мазды». Вот вам и комплексный тюнинг, и возможность повысить свое мастерство в фирменной «Академии скорости».

При уплате налога на «Мустанг» с компрессором слезы навернутся и у взрослого.









Заряженная «Мазда RX-8» – один из наиболее доступных тюнинговых проектов на этом салоне.

Русский тюнинг – бессмысленный и беспощадный? Нет, просто шоу-кары, призванные расширить аудиторию известной радиостанции.

Аудиоинсталляция от компании Autopodium способна порвать этот «Лотус-Элан» на британский флаг.

Аэрография – одного этого достаточно, чтобы владелец «Корвета» оказался в центре внимания.





Выставка выживет, если заинтересует богатых клиентов. Иначе смотреть будет на на что.

посетителей. Не будет коммерции – не на что будет смотреть.

Выдержать формат почти удалось. Откровенной кустарщины не наблюдалось – разве что обклеенные ПВХ-пленкой под золото экспонаты на стенде компании «Рестайлинг». Были и относительно бюджетные автомобили, но их старались разместить у дальних стен павильона. Однако с зарубежными выставками по-прежнему никакого сравнения. А может, есть смысл объединиться с немецкими организаторами и устроить в России филиал того же эссенского шоу?

– Ходят слухи о возможном объединении авиасалона в Ле-Бурже и нашего МАКСа, – комментирует Михаил Александров, – специалистам известно, с какими сложностями это сопряжено. Так вот, в сфере автомобильного шоу-бизнеса проблем не меньше. Чтобы экспонировать зарубежную технику у нас, придется платить очень высокие таможенные пошлины. Уже по этой причине иностранные тюнинг-ателье не повезут к нам свои новинки.

Что же, будем вариться в собственном соку. Верно ли оценили ситуацию организаторы, рассудят старые арбитры – время и… деньги. ЗР



«Порше-Спайдер» блистал на гоночных трассах более полувека назад. Сейчас дешевле купить реплику, чем аутентичную машину.

Традиционный «Мустанг» от Streetmachines вписывается в формат любой выставки – что Олдтаймер-галереи, что Dream Car Show.



Думаете, наконец нашли что-то подешевле? Ошибаетесь: за эту «копейку» просят около миллиона рублей!

Если нет средств украсить колеса кристаллами Сваровски, вполне сойдет незатейливый геометрический рисунок. Издалека не отличить!

